



DAVLAT-XUSUSIY SHERIKLIGI ASOSIDA SANOAT TARMOQLARI
RIVOJLANISHINING NAZARIY YONDASHUVLARI TAHLILI

Sabirov Xasan Nusratovich

Xalqaro Nordik universiteti

ORCID: 0000-0002-9632-4311

k.sabirov@nordicuniversity.org

Annotatsiya. Ushbu maqola davlat-xususiy sheriklik (DXSh) asosida sanoat tarmoqlarini rivojlantirishning nazariy asoslarini o'rganadi. DXSh loyihalari davlat va xususiy sektor resurslarini birlashtirib, infratuzilma va xizmatlarni yaxshilashga qaratilgan. Sanoat sohasida innovatsiyalarni rag'batlantirish va iqtisodiy o'sishni ta'minlash uchun DXShni o'rni ifodalanilgan. Shuningdek, davlat-xususiy sherikligi asosida sanoat tarmoqlari rivojlanishning nazariy asoslari hamda iqtisodchi olimlarning yondashuvlari ko'rib chiqilgan. Shu bilan bir qatorda sanoatga ta'sirini ifodalovchi DXSh modellari ham yoritib berilgan.

Kalit so'zlar: infratuzilma, davlat-xususiy sheriklik (DXSh), shartnoma nazariyasi, sanoat korxonalari, an'anaviy davlat xaridlari, maxsus maqsadli kompaniya (MMK).

АНАЛИЗ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К РАЗВИТИЮ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА
ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Сабилов Хасан Нусратович

Международный университет Нордик

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические основы развития промышленности на основе государственно-частного партнерства (ГЧП). Проекты ГЧП объединяют ресурсы государственного и частного секторов для улучшения инфраструктуры и услуг. Подчеркивается роль ГЧП в стимулировании инноваций в промышленности и обеспечении экономического роста. Также были рассмотрены теоретические основы развития промышленности на основе государственно-частного партнерства и подходы экономистов. В то же время особое внимание уделяется моделям ГЧП, которые отражают влияние на отрасль.

Ключевые слова: инфраструктура, государственно-частное партнерство (ГЧП), теория контрактов, промышленные предприятия, традиционные государственные закупки, компания специального назначения (SPV).

ANALYSIS OF THEORETICAL APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL SECTORS
BASED ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS

Sabirov Khasan Nusratovich

International Nordic University

Abstract. This article examines the theoretical foundations of the development of industrial sectors based on public-private partnerships (PPPs). PPP projects are aimed at improving infrastructure and services by combining public and private sector resources. The role of PPPs in stimulating innovation in the industrial sector and ensuring economic growth is outlined. The theoretical foundations of the development of industrial sectors based on public-private partnerships and the approaches of economists are also reviewed. At the same time, PPP models that reflect their impact on industry are also highlighted.

Keywords: infrastructure, public-private partnerships (PPPs), contract theory, industrial enterprises, traditional public procurement, special purpose vehicle (SPV).

Kirish.

Mamlakatimiz iqtisodiyotni barqaror rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar va institutsional islohotlar natijasida investitsiya muhitini yaxshilash, xorijiy va mahalliy investorlar soni ortib bormoqda. Shu bilan birgalikda, an'anaviy tarzda davlat tasarrufida hamda boshqaruvida bo'lgan iqtisodiyot tarmoqlari va ijtimoiy sohalarida yig'ilib qolgan muammo hamda kamchiliklarga yechim topish maqsadida davlat-xususiy sheriklik tizimini joriy etishni jadallashtirish muhim vazifalaridan biri bo'liq qolmoqda.

Ijtimoiy va kommunal sohalar, shaharsozlik va obodonlashtirish, yo'l xo'jaligi, energetika sohasidagi davlat monopoliyasi — tovarlar ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sifatini, davlat mablag'laridan foydalanish samaradorligini pasaytirmoqda. Davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirishning tamoyillari, shartlari va yo'nalishlarini belgilovchi huquqiy va institutsional baza, shuningdek, o'rta va uzoq muddatli istiqbolda byudjet tizimiga moliyaviy, texnik va tijorat tavakkalchiliklarining ta'sirini baholash mexanizmi ishlab chiqilmagan. Davlat-xususiy sherikligi mexanizmlaridan foydalanish orqali infratuzilma va ijtimoiy loyihalarni amalga oshirishda, shuningdek, ularni tizimli monitoring qilishda davlat va biznes o'rtasidagi hamkorlikni ta'minlovchi maxsus organ mavjud emas (Kknews.uz, 2018).

An'anaviy davlat xaridlarida hukumat loyihani tayyorlash, amalga oshirish, foydalanish va texnik xizmat ko'rsatishda aniq belgilangan topshiriqlarni bajarish uchun xususiy firmalardan foydalanishi mumkin, ammo xususiy firmalar loyihaga o'zlarining maxsus topshiriqlaridan tashqari kengroq qiziqish bildirmaydilar. Bundan tashqari, hukumat infratuzilma ob'yekti bilan bog'liq xizmatlarni taqdim etish uchun yakuniy javobgarlikni o'z zimmasiga oladi.

Ushbu turdagi an'anaviy davlat xaridlarining afzalliklaridan biri shundaki, hukumat uzoq muddatli xizmatlar ko'rsatish bilan bog'liq xavflarni o'z zimmasiga olishga qodir. Biroq loyiha qanchalik katta bo'lmasin, kutilmagan xarajatlarni qoplash uchun o'z sub'yektlariga soliq solishga murojaat qilinishi mumkin. Boshqa tomondan, asosan infratuzilmani xususiy investitsiyalash juda kam uchraydi. Xususiy sektor sub'yektiga infratuzilma aktivlarini o'z xavfi ostida hech qanday davlat subsidiyalarisiz amalga oshirish va ishlatishga imkon beradigan imtiyoz bu infratuzilmani xususiy investitsiyalash namunasi hisoblanadi. Imtiyozlar Fransiyada va boshqa ba'zi mamlakatlarda asrlar davomida mavjud bo'lib kelgan, ammo ularning qo'llanilishi moliyaviy jihatdan foydali bo'lgan loyihalar bilan cheklangan. Garchi imtiyozlar xususiy taqdim etilgan infratuzilmaga eng yaqin bo'lsa-da, hukumat hali ham bunday loyihalarni amalga oshirishda muhim rol o'ynaydi. Xususiy sektorga imtiyoz berish vakolatiga ega bo'lishdan tashqari, hukumat loyiha uchun ko'p jihatlarini tartibga soladi va xususiy sektorning foydasi hukumat siyosati va harakatlariga bog'liq bo'lib qoladi.

Yuqoridagilarni inobatga olib, hozirgi kunda qo'shma davlat-xususiy loyihalarni amalga oshirish imkoniyati yaratilgan, bu esa o'z navbatida davlat-xususiy sheriklik (DXSh yoki 3P modeli) tushunchasi sifatida foydalanilib kelinmoqda. DXSh asrlar davomida turli xil ko'rinishlarda mavjud bo'lsa-da, ularning zamonaviy shakli 1990-yillarda Buyuk Britaniyada paydo bo'lgan. Ularning belgilovchi belgilariga davlat va xususiy sektor sub'yekti o'rtasidagi uzoq muddatli shartnoma kiradi, bu esa xususiy sherikga infratuzilma ob'yektiga egalik huquqini yoki hech bo'lmaganda muhim nazorat huquqlarini beradi. Bu esa aktivning qurilishi va ekspluatatsiyasini bitta shartnomaga birlashtirib, xususiy sherikni aktiv bilan bog'liq bo'lgan xizmatni taqdim etish uchun ma'suliyat yuklaydi va bu davlat — xususiy sherik o'rtasida risklar qanday taqsimlanishini belgilaydi. Bu xususiyatlarning barchasi an'anaviy davlat xaridlariga nisbatan infratuzilmani ta'minlash samaradorligini oshirishga qaratilgan.

DXSh – bu davlat va xususiy sektor o'rtasidagi uzoq muddatli shartnoma bo'lib, resurslarni birlashtirish va xatarlarni bo'lish orqali sanoatni rivojlantirishga qaratilgan. Bu davlatning siyosiy barqarorligini xususiy sektorning innovatsion yondashuvlari bilan uyg'unlashtirish imkonini beradi. Shuningdek, DXSh loyihalari xususiy sektorning tajribasi va moliyaviy resurslaridan foydalanish imkoniyati yaratiladi. Bu, esa o'z navbatida, loyihalarni

tezroq va samaraliroq amalga oshirish, innovatsiyalarni rag'batlantirish va davlat byudjetiga yuklamani kamaytirish imkoniyatlarimni taqdim qiladi.

Adabiyotlar sharhi.

Iqtisodchi akademiklar ham, amaliyotchilar ham bir xil yondashuvga kelishadi, ya'ni zamonaviy shakldagi DXSh (davlat-xususiy sheriklik) ning yagona ta'rifi mavjud emas. Biroq, ularning yondashuvlaridan shunday xulosa qilish mumkin: DXShlar o'zaro uzoq muddatli shartnoma mavjudligi bilan ajralib turadi, bu shartnoma hukumat va xususiy hamkor o'rtasida tuziladi va odatda faqat shartnoma shartlarini bajarish uchun Maxsus Maqsadli Kompaniya (MMK) shaklida tashkil etiladi. Bu shartnoma infratuzilma (yoki boshqa) aktivni loyihalash, moliyalashtirish, qurish, ekspluatatsiya qilish va texnik xizmat ko'rsatishni o'z ichiga oladi, shuningdek kelishilgan standartga muvofiq xizmatni taqdim etishni ham o'z ichiga oladi. Uzoq muddatli shartnomadan tashqari, DXShlar hukumat va xususiy hamkor o'rtasida ba'zi xavflarni baham ko'rish bilan ham ajralib turadi (EUROSTAT, 2016),

Davlat va xususiy sektorlar o'rtasidagi infratuzilmani moliyalashtirish va unga aloqador xizmatlarni taqdim etish bo'yicha hamkorlik, taxminan, qadimgi Yunonistondan boshlab mavjud bo'lib kelgan. Xususiy investitsiyalar, jumladan yo'llar, ko'priklar va kanalarga sarmoya kiritish, 1500–1800 yillarda muhim ahamiyatga ega bo'ldi va XIX-asrda temiryo'llarning rivojlanishiga hukmronlik qil (Goldsmith and Hugh, 2015). 1914–1980-yillarda, ayniqsa Yevropada, davlat tarmog'ini yaratish, temiryo'llarni avtomobil transporti bilan raqobatlashishga yordam berish, davlatning aralashuvini ko'paytirishga olib kelgan ideologik o'zgarishlar tufayli davlat mulkchilik va infratuzilmani taqdim etish tarafdori bo'lish tendentsiyasi mavjud bo'lgan (Millward and Robert, 2005). 1990-yillarning boshidan boshlab esa infratuzilma xizmatlarini taqdim etishda xususiy sektorning ishtirok yana ortib bordi.

Zamonaviy DXSh shakli 1990-yillarning boshida Buyuk Britaniyada paydo bo'ldi va shundan beri butun dunyo bo'ylab tarqaldi. Biroq, holatni to'g'ri baholash uchun shuni ta'kidlash lozimki, DXShlar miqdor jihatidan cheklangan ahamiyatga ega bo'lib qolmoqda: ular Yevropada umumiy infratuzilmani moliyalashtirishining taxminan 15% ini tashkil etgan bo'lsa, AQShda esa bu ulush biroz yuqoriroq, jami investitsiyalarning 21%ni tashkil etadi (Working Paper, 2024). Rivojlanayotgan bozorlar va rivojlanayotgan iqtisodiyotlarda esa infratuzilmaga xususiy sektor investitsiyalari 2023 yilda 86,0 milliard dollarni tashkil etdi, bu past va o'rta daromadli barcha mamlakatlar YaIMsining 0,2 foizini (38,8 trillion dollar) tashkil etadi. Garchi bu 2022 yildagi 91,3 milliard dollardan biroz pasaygan bo'lsa-da, 2023 yilda jami majburiyatlar avvalgi besh yillik (2018-2022 yillar) 85,5 milliard dollardan biroz oshib ketdi. Loyihalar soni bo'yicha 2023-yilda 2022-yildagi 260 ta loyihadan 2023-yilda 322 ta loyihaga sezilarli sakrash kuzatildi, bu ham oldingi besh yillik o'rtacha 305 ta loyihadan ko'pdir (Report, 2023).

Bu nisbatan cheklangan miqdordagi ahamiyatga qaramay, DXShlar iqtisodchilar orasida ancha akademik qiziqish uyg'otdi. Bu qiziqishning ildizlari DXSh oldidan davlat xaridlari bilan bog'liq muammolarni tahlil qilishda bo'lgan. Engel va boshqalarni takidlashicha davlat xaridlarini qayta ko'rib chiqishga olib kelgan muammolarni sanab o'tadilar, jumladan yomon loyiha tanlovi; yetarli darajada texnik xizmat ko'rsatmaslik; samarali bo'lmagan narxlash; xarid qilish va tartibga solish idoralarining ta'sirlanishi va korrupsiya; hukumat bo'limlari va agentliklari o'rtasidagi yomon muvofiqlik hamda yuqori agentlik xarajatlari; shuningdek qurilish va texnik xizmat ko'rsatish shartnomalarining tez-tez qayta muzokarasidir (Engel et al., 2014).

Shunday qilib, bu ahamiyatsizlilik asosining ifodalashicha, boshqa barcha omillar teng bo'lsa, DXSh faqat infratuzilma xizmatini moliyalashtirish uchun alternativ mexanizm bo'lib xizmat qiladi. Biroq, xususiy moliya shuni anglatadiki, boshqa barcha omillar teng bo'lmasligi mumkin. Shuningdek, bu iqtisodiyotda yangi resurslar bilan bog'liq emas, bu faqat hisob-kitob chorasi bo'lib, xarid usulini tanlashda hal qiluvchi omil bo'lmasligi kerak.

Shuningdek, DXSh modelida xavflarni taqsimlash davlat xaridlariga qaraganda yuqori samaradorlikka erishadigan kanal bo'lishi mumkin bo'lsa-da, tavakkalchilikni taqsimlash o'z-o'zidan maqsad emasligini yodda tutish kerak (Albalade et al., 2019). Ularni yaxshiroq boshqarish hayot tsikli xarajatlarini kamaytirishi mumkin, ammo bu daromadlar qimmatga tushadi: xususiy sherik tegishli kompensatsiyasiz xavflarni o'z zimmasiga olmaydi. Shunday qilib, tavakkalchilikni taqsimlashni ko'rib chiqayotganda, davlat sektori o'z xarajatlarini (xususiy sherikga kompensatsiya) va imtiyozlarni (hayot tsikli xarajatlarini kamaytirish) muvozanatlashi kerak.

Bundan tashqari, shartnoma tuzuvchi tomonlarning hech biri ta'sir o'tkaza olmaydigan ekzogen risklar va ulardan biri haqiqatan ham kamaytirishi mumkin bo'lgan endogen xavflar o'rtasida ehtiyotkorlik bilan farqlanishi kerak. Barcha loyihalarda ekzogen risklarning mavjudligi to'liq tavakkalchilikni birgalikda baham ko'rishni imkonsiz qiladi, chunki xususiy sektor ularni o'z zimmasiga olishi uchun haddan tashqari yuqori kompensatsiya talab qiladi.

Tadqiqot metodologiyasi.

DXShlar iqtisodiyotiga oid iqtisodiy nazariy adabiyotlarning ko'p qismi sektorga nisbatan neytraldir. Ammo, quyida keltirilgan tahlil sanoat tarmoqlari uchun ayniqsa dolzarbdir. Biroq bugungi kunda DXSh xaridlari transport infratuzilmasida eng faol ishlatilgan. Transport sohasida DXSh boshqa alohida sektorlarga qaraganda ko'proq empirik tahlil qilingan va transport infratuzilmasi texnologik jihatdan nisbatan oson hamda bu boshqa infratuzilma turlariga qaraganda shartnoma tuzish osonroq ekanligini anglatadi.

So'nggi yigirma yil ichida DXSh iqtisodiga oid bir qator yondashuvlar ko'rib chiqilgan, jumladan Grout (1997), Valila (2005), Estache va boshqalar (2009), Engel va boshqalar (2014a), Estache va Saussier (2014), shuningdek, Iossa va Martimort (2015). Ularning barchasi metodologik yondashuv, mavzularni tanlash va empirik dalillarni ko'rib chiqishda belgilangan hudud nuqtai nazaridan alohida e'tiborga ega. Bundan tashqari, ularning ko'pchiligi muqarrar ravishda hozirgi kunga qadar eskirgan. Shunday qilib, ushbu maqolaning asosiy hissasi uzoq muddatli infratuzilmani xarid qilishda DXShga oid aktivlar va tegishli xizmatlarning iqtisodiy-nazariy va empirik tushunchalarni har tomonlama dolzarb baholashni ta'minlash maqsadida oldingi yondashuvlarni kengaytirish va yangilashdan iborat.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Iqtisodiy adabiyotlarda DXShlarning an'anaviy davlat xaridlari bilan taqqoslaganda samaradorlik jihatidan ustunlik berishi mumkin bo'lgan o'ziga xos xususiyatlariga e'tibor qaratilgan. DXShda yuqori ishlab chiqarish samaradorligining mumkin bo'lgan uchta asosiy manbai bor, ular an'anaviy davlat xaridi asosidagi infratuzilma loyihalarida takrorlanishi mumkin emas. Ular infratuzilma aktivlarini xususiylashtirish yoki kamida uni nazoratini; infratuzilma aktivining qurilishini va unga aloqador xizmatni taqdim etishni birlashtirishni; hamda davlat va xususiy sektor o'rtasidagi xavflarni birgalikda baham ko'rishdir. Xususiylashtirish, birlashtirish va xavflarni birgalikda baham ko'rish, xususiy hamkorga aktiv qurilishi yoki xizmat ko'rsatishda an'anaviy davlat xaridlari orqali erishilishi mumkin bo'lganidan yuqori investitsiya qilish yoki innovatsiya yaratish uchun rag'batlar yaratishi mumkin.

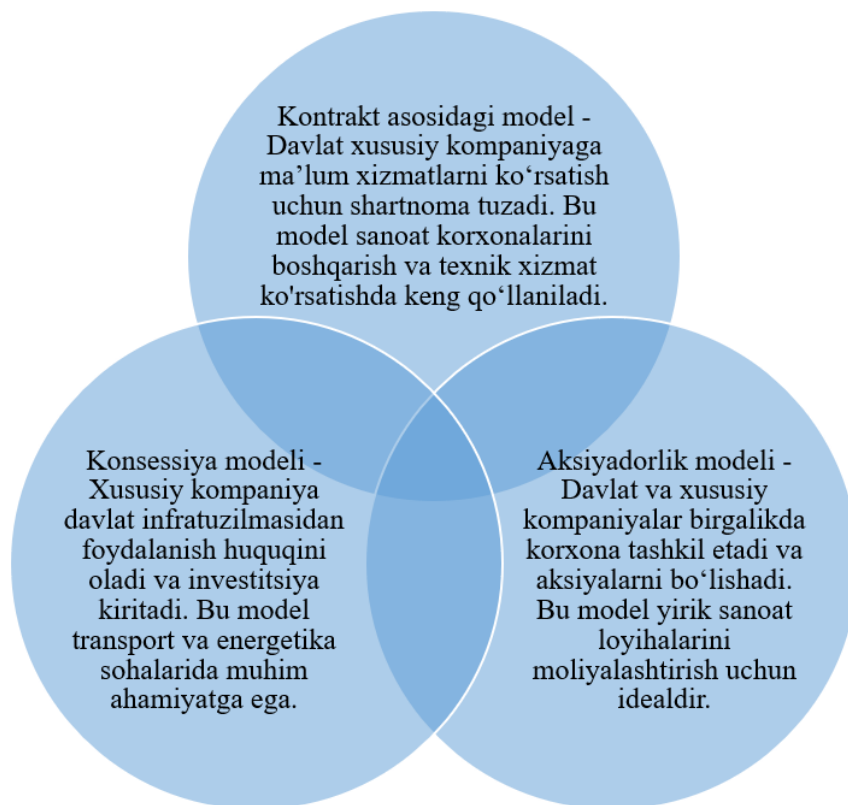
Shu bilan birga, yuqori mahsuldorlikka intilish, kamroq xarajatlar (yuqori samaradorlik) va kamroq xizmat sifati (past taqsimlash samaradorligi) o'rtasidagi o'zaro kelishuvga olib kelishi mumkin. Tavakkalchilik taqsimlash samaradorligiga salbiy ta'siridan tashqari, an'anaviy davlat xaridlari bilan taqqoslaganda uni baholashda hisobga olinishi kerak.

DXSh xaridlari uchun boshqa xarajatlar ishlab chiqarish va taqsimlash samaradorligi o'rtasidagi bog'liqlik kabi tizimli ravishda tahlil qilinmagan bo'lsa-da, biroq siyosat tahlillarida ularga biroz e'tibor berilgan. Buyuk Britaniyaning Milliy audit idorasi DXSh xaridlarida mavjud bo'lgan, ammo an'anaviy xaridlarda mavjud bo'lmagan bir qator xarajatlarni, shu jumladan

sug'urta xarajatlari; MMK tomonidan naqd pulni boshqarish; tashqi maslahatchilar; kreditorlar va kredit reyting agentliklariga to'lovlar; shuningdek, MMK boshqaruvi va boshqaruvi uchun to'lovlarini ifodalashdi (NAO, 2018).

Ushbu xarajatlarning ba'zilari faqat moliyaviy xarakterga ega bo'lib, iqtisodiy resurs xarajatlarini hisobga olmaydi. Bu sug'urta narxiga tegishli: hukumat o'z loyihalari uchun sug'urta sotib olmaydi, xususiy sektor esa buni talab qiladi. Biroq, xavf har qanday holatda ham mavjud va aniq sug'urtasiz an'anaviy davlat xaridlarida, agar hukumat uni tarqatib yoki diversifikatsiya qila olmasa, u soliq to'lovchilar yoki foydalanuvchilar tomonidan bilvosita amalga oshiriladi. Biroq, xususiy va davlat loyihalarida sug'urta qilinadigan risklarning kattaligi va shuning uchun aniq yoki yashirin bo'lsin, sug'urtaning nisbiy narxi haqida bahslashish mumkin.

Tegishli qarama-qarshilik an'anaviy davlat xaridlaridagi davlat moliyasi xarajatlari bilan solishtirganda, DXShda xususiy moliyalashtirishning yuqori narxi bilan bog'liqdir. MMK tomonidan chiqarilgan obligatsiya bo'yicha foiz stavkasi va MMKning aksiyadorlari kutayotgan daromad davlat obligatsiyalari bo'yicha foiz stavkasidan ancha yuqori. Bundan tashqari, kapital bozorlari mukammal bo'lsa, har qanday o'ziga xos (loyihaga xos) risk har doim diversifikatsiya qilinishi mumkinligi ta'kidlangan (Engel et al., 2014). Aksincha, agar DXSh mukofoti mavjud bo'lsa, u shunchaki kapital bozoridagi kamchiliklarni va xavflarni diversifikatsiya qilish imkoniyatlari nuqtai nazaridan hukumatning afzalliklarini aks ettiradi. Ammo bu imkoniyatlar qimmatga tushadi, ya'ni hukumatning ma'muriy xarajatlarini tashkil qiladi. Diversifikatsiya foydasi yoki ma'muriy xarajatlar ustunlik qiladimi, bu aniq emas.



1-rasm. Hozirgi kunda sanoatga ta'sirini ifodalovchi DXSh modellari

Manba: muallif ishlanmasi.

Xatarlar ham DXSh ham an'anaviy davlat xaridlarida mavjud va ular aniq tan olinmaganligi va ikkinchisida narx belgilanmaganligi ularni yo'qotmaydi. An'anaviy tarzda sotib olinadigan davlat loyihalarida loyiha xatarlari DXSh loyihalariga qaraganda pastroq bo'ladi deb taxmin qilish uchun hech qanday sabab yo'q. Soliq to'lovchilar va foydalanuvchilar bu haqda bilmasdan ularni faqat olib yurishadi. Agar loyihada ishlar noto'g'ri bo'lsa, soliq

to'lovchilar va foydalanuvchilar zarar ko'radi hamda xarajat qiladi. Loyiha risklari DXShda yaxshiroq boshqarilishi mumkin, biroq bu an'anaviy ravishda xarid qilinadigan davlat loyihasi bilan solishtirganda DXSh loyihasining hayot tsikli xarajatlarini va resurs daromadini oshirishga emas, balki kamayishiga olib keladi (Välilä, 2020).

Hozirgi kunda DXSh mamlakatimizda sanoatni modernizatsiya qilish va yangi texnologiyalarni joriy etishda muhim rol o'ynaydi. Bu, ayniqsa, to'qimachilik, avtomobilsozlik va oziq-ovqat sanoati kabi sohalarda sezilarlidir. DXSh loyihalari sanoat infratuzilmasini yaxshilash, transport va energetika ta'minotini optimallashtirish imkonini beradi. Bu sanoat korxonalarining samaradorligini oshiradi. Shuningdek, DXSh xorijiy va mahalliy investitsiyalarni jalb qilish uchun qulay muhit yaratadi. Bu yangi sanoat loyihalarini moliyalashtirish va iqtisodiy o'sishni ta'minlashga imkoniyatlar yaratadi.

DXSh loyihalari yangi ish o'rinlari yaratish, infratuzilmani yaxshilash, iqtisodiy o'sishni ta'minlash va innovatsiyalarni rag'batlantirish orqali jamiyatga katta ijtimoiy-iqtisodiy foyda keltiradi. Bu loyihalar mintaqalarning barqaror rivojlanishiga hissa qo'shadi. Sanoat tarmoqlarini DXSh yangi texnologiyalarni joriy etish, barqaror rivojlanishni ta'minlash va global integratsiyani kuchaytirish orqali sanoatni rivojlantiradi va kelajagini belgilab beradi.

Xulosa va takliflar.

Infratuzilma ob'ektlarining uzoq iqtisodiy hayotiy davri, hukumatning ularni qanday sotib olishni tanlashiga taalluqli uchta muhim omilning asosini tashkil etadi. Birinchidan, uzoq umr hukumat va xususiy sektor o'rtasidagi har qanday rasmiy shartnoma kelishuvlarini murakkablashtiradi, chunki loyiha va shartnomaga jiddiy ta'sir ko'rsatadigan uzoq shartnoma muddati davomida nima bo'lishi mumkinligini bilishning imkoni yo'q. Ikkinchidan, infratuzilma aktivlarining uzoq umr ko'rish bir-biri bilan bog'liq bo'lgan turli bosqichlarni, xususan, qurilish, foydalanish va texnik xizmat ko'rsatishni o'z ichiga oladi. Bunday o'zaro bog'liqliklar loyihaning hayotiy davri xarajatlari va foydalariga ta'sir qiladi. Uchinchidan, infratuzilma aktivlarining uzoq umr ko'rish ularning kelajakdagi xarajatlari va foydalari borasida sezilarli noaniqlik bilan birga keladi: uzoq muddatli loyihalar o'z tabiatiga ko'ra xavflidir.

An'anaviy davlat va DXSh xaridlari o'rtasidagi tanlov bo'yicha iqtisodiy-nazariy tadqiqotlar aniq kontseptual tushunchalarni taqdim etadi. To'liq bo'lmagan yoki assimetrik ma'lumotlarning taqsimlash samaradorligi (xizmat sifati) va ishlab chiqarish samaradorligi (mahsulotning hayotiy davrdagi narxi) o'rtasidagi asosiy muvozanatni yaratishdagi roli to'g'ri ifodalanilgan. Infratuzilma ob'ektini birlashtirish va xususiy nazorat farovonlikni oshiradigan holatlar kontseptual jihatdan aniqdir. Asosiy tamoyillar, shuningdek, bir tomondan ekzogen risklarni optimal taqsimlash va sug'urtalash, ikkinchi tomondan, endogen risklarni boshqarish bo'yicha optimal shartnoma shartlari bo'yicha ham juda aniq ifodalanilgan. Biroq, uzoq muddatli shartnomalar tuzishda xatarlarning ko'pligi va murakkabligi, ehtimol, xavflarni taqsimlash va risklarni boshqarish tahlilini kengaytirish uchun imkoniyatlar mavjudligini anglatadi.

Empirik tahlillarga murojaat qiladigan bo'lsak, DXSh loyihalari an'anaviy xarid qilinganlarga nisbatan haqiqatda qanday bajarilgani unchalik aniq emas. Garchi bu savolga hech qachon oddiy javob bo'lmas-da, empirik dalillar bazasi aniq xulosalar chiqarish uchun juda nozik va aralash bo'lib qolmoqda.

Xulosa qilib aytganda, an'anaviy davlat xaridlari bilan solishtirganda, DXShlar yuqori ishlab chiqarish samaradorligini, ishlab chiqarish va taqsimlash samaradorlik o'rtasida mumkin bo'lgan savdo-sotiqni hamda yuqori xarajatlarni va'da qiladi. Shu bilan birgalikda, DXSh modeli orqali infratuzilmada xususiy sektor ishtirok etishiga olib kelmaydi. Aksincha, kelajakda infratuzilma investitsiyalariga bo'lgan ehtiyoj odatda fiskal va moliyaviy jihatdan ancha yuqori deb hisoblanadi.

Adabiyotlar /Lumepamypa/Reference:

Albalade et al. (2019) Politics, risk and white elephants in infrastructure PPPs. *Util. Policy* 58, 158–165. June.

Engel et al. (2014) *The Economics of Public-Private Partnerships*. Cambridge University Press, New York, USA.

Engel et al. (2014). *The Economics of Public-Private Partnerships*. Cambridge University Press, New York, USA.

EUROSTAT (2016), *A Guide to the Statistical Treatment of PPPs*, Statistical Treatment.

Goldsmith, Hugh, (2015). Actors and innovations in the evolution of infrastructure. In: Grove, Nico, Kranz, Johann (Eds.), Chapter 2 in *The Economics of Infrastructure Provisioning* by Arnold Picot, Massimo Florio. CESifo Seminar Series. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England.

Kknews.uz. (2018). Davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirishning huquqiy va institutsional bazasini yaratish bo'yicha birinchi navbatdagi chora-tadbirlar to'g'risida – Qoraqolpog'iston Axborot Agentligi. [online] Available at: https://kknews.uz/oz/cs_docs_laws/ozbekcha-davlat-xususiy-sheriklikni-rivojlantirishning-huquqiy-va-institutsional-bazasini-yaratish-bo-yicha-birinchi-navbatdagi-chora-tadbirlar-to-g-risida

Millward, Robert, (2005). *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830-1990*. Cambridge Studies in Economic History. Cambridge University Press, Cambridge, UK.

NAO, (2018) PF1 and PF2. Report by the Comptroller and Auditor General. HC 718, Session 2017-2019, 18 January.

Report (2023) Private participation in infrastructure (ppi) annual report. [PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf](#)

Välilä, T. (2020). An overview of economic theory and evidence of public-private partnerships in the procurement of (transport) infrastructure. *Utilities Policy*, 62, 100995.

Working Paper (2024) Dynamics of productive investment and gaps between the United States and EU countries, EIB Working Paper 2024/01. [WORKING PAPERS 2024/01 — Dynamics of productive investment and gaps between the United States and EU countries](#)