



## DAVLAT-XUSUSIY SHERIKLIK MEKANIZMINING EVOLYUTSIYASI

PhD, dots. **Xayitov Saidjon**

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

ORCID: 0000-0002-1614-5293)

[saidjonhayitov@gmail.com](mailto:saidjonhayitov@gmail.com)

**Annotatsiya.** Ushbu maqolada biz davlat xususiy sheriklik g'oyasi qachon paydo bo'lgani, nega bu mexanizmning yaratilishiga ehtiyoj tug'ilgani va shu bilan birga qanday afzalliklarga ega ekanligini o'rgandik. Umumiy tarixini shakllanish bosqichlarini tahlil qilish natijasida mamlakatlar rivojlanish bosqichiga ajratdik va shu bosqichdagi mamlakatlar uchun mos DXSH bosqichidagi siyosatni to'g'ri tanlash prinsiplariga ajratib chiqdik. Maqsadimiz mamlakatlar DXSH siyosatini to'g'ri vaqtda samarali qo'llash uchun qo'llanma uchun asos bo'lishini istardik.

**Kalit so'zlar:** DXSH bosqichlari, "private finance initiative", fiskal cheklolvar, infratuzilma, BOOT, investitsiyalar.

## ЭВОЛЮЦИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

PhD, доц. **Хайитов Саиджон**

Ташкентский государственный экономический университет

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы возникновения идеи государственно-частного партнерства, причины формирования данного механизма, а также его основные преимущества. На основе анализа исторических этапов развития авторы классифицировали страны по уровням развития и выделили принципы выбора оптимальной политики ГЧП для каждого этапа. Основная цель исследования сформировать основу для практического руководства по эффективному применению политики ГЧП в соответствующий период развития страны.

**Ключевые слова:** этапы ГЧП, "private finance initiative", фискальные ограничения, инфраструктура, BOOT, инвестиции.

## EVOLUTION OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISM

PhD, assoc. prof. **Khayitov Saidjon**

Tashkent State University of Economics

**Abstract.** This article examines the origin of the public-private partnership (PPP) concept, the reasons for the emergence of this mechanism, and its key advantages. Based on the analysis of historical development stages, countries were classified according to their level of development, and principles for selecting appropriate PPP policies for each stage were identified. The main objective of the study is to provide a foundation for guidelines on the effective implementation of PPP policies at the appropriate stage of a country's development.

**Keywords:** PPP stages, private finance initiative, fiscal constraints, infrastructure, BOOT, investments.

### **Kirish.**

Har qanday jarayonlarning boshlanishi mavjud. Kondratevning to'liqlari (uzun to'liqlar) nazariyasida xam aynan har bir iqtisodiy o'sishdagi yangi bosqichning asosiy sabablari bu yangi texnologik usulning joriy qilinishi ekanligini ta'kidlaydi. Ya'ni, Innovatsion iqtisodiyot sharoitida bozordagi talab va taklifning miqdori, tarkibi jihatdan bir-biriga muvofiqligini, ya'ni bozor muvozanatini ta'minlash va saqlash muhim ahamiyat kasb yetadi (Sharofiddinov, 2025). Huddi shu kabi davrlar osha iqtisodiyotda rivojlanish, institutlarning yangi ko'rinishlari paydo bo'lmoqda va rivojlanishda davom etmoqda. Shu sabab rivojlanish bosqichida makon va zamon tushunchalari muhim ahamiyat kasb etadi. Davlat-xususiy sheriklik mexnizmining barcha usullari barcha mamlakatlar uchun mxamma vaqt mos kelavermaydi. Sababi aynan mamlakatlarning iqtisodiy, siyosi, ijtimoiy sharoiti, siyosiy erkinligi shu bilan birga institutlarning faoliyat darajalari turli bo'lganligi sababli biriga to'g'ri kelgan DXSH loyihalari turlari ikkinchisiga samara bermaydi. Demak biz mamlakatlarni tasniflashimiz va loyihalar prinsiplarini turlarga ajratib ularni baholashimiz vaziyatni dolzarbligi va loyihalarni taribga solishni osonlashtiradi.

### **Adabiyotlar sharhi.**

Dunyo miqyosida davlat-xususiy sheriklik (DXSh) masalasini dastlab chuqur o'rgangan xorijiy olimlardan biri E.R. Yeskomb (2015) hisoblanadi. Uning ta'kidlashicha, DXSh davlat sektori tomonidan infratuzilma obyektlarini xarid qilishning muqobil shakli bo'lib, odatda davlat qarzlari yoki soliq tushumlari hisobidan moliyalashtiriladi. Mazkur yondashuvda olim DXSh mexanizmining asosan davlat moliyaviy resurslariga tayanishini asosiy jihat sifatida ko'rsatadi.

Shuningdek, xorijlik iqtisodchi J.K. Gelbreyt (1976) o'z tadqiqotlarida davlat va biznes subyektlari o'rtasidagi hamkorlik munosabatlarini, investitsiya resurslarining shakllanish mexanizmlarini hamda davlat-xususiy sheriklikning konseptual asoslarini tahlil qilgan.

DXShning nazariy poydevori, xususiy investitsiyalarni tartibga solish, raqobat muhitini shakllantirishda davlatning iqtisodiy funksiyalaridan samarali foydalanish masalalari esa J.M. Keyns, Y.A. Shumpeter, J. Per va J.G. Peters (2010) kabi olimlarning ilmiy ishlarida keng yoritilgan.

Bundan tashqari, rossiyalik tadqiqotchilar V.G. Varnavskiy, V.A. Kabashkin (2007), E.D. Frolova (2003) va boshqalar o'z ilmiy izlanishlarida davlat va xususiy sektor o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarning shakllanishi, davlat-xususiy sheriklik tushunchasining iqtisodiy mazmuni, uning maqsad va vazifalari, tarkibiy elementlari hamda modellarini, shuningdek davlat va jamoat mulki obyektlari bilan bog'liq jihatlarni atroflicha o'rganganlar.

### **Tadqiqot metodologiyasi.**

Biz avvalo Mamlakatlar darajalariga, iqtisodiy, siyosiy, geografik, ijtimoiy holatlarini baholab guruhlariga taqsimlab chiqqishimiz kerak bo'ladi. Ya'ni biz rivojlangan va rivojlanayotgan, hamda rivojlanmaga mamlakatlarga taqsimlashdagi "Inson taraqqiyoti indeksi" ko'rsatkichi bo'yicha taqsimlashni maqsad qildik. Shu bilan birga tarixiy va iqtisodiy rivojlanish bosqichlariga mos xolatda tahlil qilishimiz kerak bo'ladi.

Mamlakatlarni taqqoslashda ishlatiladigan Birlashgan millatlar tashkilotining Inson taraqqiyoti indeksiga ko'ra hamda mintaqaviy xususiyatlariga ko'ra ajratib olamiz. Shu bilan birga guruhlariga ajratib olingan mamlakatlar indexlanib, o'z navbatida guruhlangan DXSH loyihalari prinsiplari ushbu indekslar bilan bo'gliqligi va ta'siri korrelyatsion va regression tahlili amalga oshiriladi. Sun'iy intellekt yordamida esa natijalar baholanadi.

Shu bilan birgalikda maqolamizning asosiy mazmuni, Davlat-xususiy sheriklikning evolyutsiyasi haqida taqqoslama, tahlilni amalga oshiramiz. Bosqichlarga bo'lib o'rganamiz.

### Tahlil va natijalar muhokamasi.

Davlat-xususiy sheriklik asrlarga borib taqaladi, dastlabki imtiyozlardan bugungi murakkab shartnomalargacha rivojlanadi. Qadimgi Rimda imperatorlar bandargohlar, yo'llar va jamoat qulayliklari uchun imtiyozlar bergan - bu haqda 6-asrdagi "Digeste" huquqiy kodeksida qayd etilgan. O'rta asrlarda Yevropada hukmdorlar xuddi shunday infratuzilma loyihalarini topshirgan - masalan, XII-XIII asrlarda Fransiyada mustahkamlangan shaharlarga uzoq muddatli huquqlar berish. XVI-XVII asrlarga kelib, suverenlar kanallar, ko'priklar va boshqa ishlarni qurish uchun xususiy investorlar bilan muntazam ravishda shartnoma tuzdilar. XIX asrda konsessiya uslubidagi moliyalashtirish avj oldi: Yevropa hukumatlari erkin bozor g'oyalari tarqalishi bilan xususiy tadbirkorlarga temir yo'llar, kommunal xizmatlar va shahar xizmatlari uchun franchayzalar berdi. Avvallari shunday ediki, ilk DXSH loyihalari kapital va tajribani safarbar qilish uchun xususiy firmalarga (foydalanuvchilar to'livi hisobiga amalga oshiriladigan) davlat topshiriqlari bo'lgan.

XX asr boshlarida xususiy ishtirokni bir necha omillar to'xtatdi. Birinchidan, Jahon urushlari va populistik siyosatlar ko'plab davlatlarni kommunal xizmatlar va infratuzilma nazoratini qaytarib olishga olib keldi. Asrning o'rtalariga kelib, ko'plab mamlakatlar iqtisodiyotni urush va inflatsiyadan himoya qilish maqsadida temir yo'llarni, kommunal xizmatlarni milliyalashtirdilar yoki shunchaki davlat firmalarini tashkil etdilar. Natijada davlat boshqaruvi va obro'si oshib bordi hamda an'anaviy xarid qoidalari, subyektiv bo'g'inlar davlat islohotlarini qo'llab-quvvatlaydi. Shunday qilib, 1980-yillargacha katta infratuzilma to'g'ridan-to'g'ri hukumatlar yoki davlat kompaniyalari tomonidan yetkazib beriladigan shaklga keldi.

Yuqoridagi vaziyatlar mamlakat byudjetiga katta yuk sola boshladi. Bu esa soliqlarka yuklamani oshirishi tabiiy. O'z navbatida byudjet harajatlarini yengillatish, va davlat o'z majburiyatini saqlagan holda buni bajarish masalasi ilgari surildi. Bu esa Davlat-xususiy sheriklik instrumentlarini shakllanishiga olib keldi. Bunday jarayonga mamlakatlar integratsiyalashuvi xam qo'l keldi. O'zaro hamkorlik qoidalari va bu normalarni mustahkamlovchi institutlarning barqaror faoliyati DXSH modellarining ishonchligiga kafolat yaratib berdi.

Misol uchun, Birlashgan Qirollik (1990-yillar): Buyuk Britaniya "Private finance initiative" (PFI,1992) orqali zamonaviy DXSH brendini yaratdi. 1992 yil kuzga kelib "PFI kasalxonalar, maktablar va yo'llar qurishda "davlat va xususiy sektor o'rtasida yaqinroq hamkorlikka erishish"ni maqsad qilgani bo'yicha bayonot berdi. "Private finance initiative" (PFI) ostida xususiy konsorsiumlar davlat aktivlarini moliyalashtirdi, qurdi va boshqardi va davlat o'nlab yillar davomida yillik to'lovni to'lab berdi. Dastur tezda kengaytirildi - 2003 yilga kelib 570 dan ortiq PFI bitimlari ya'ni, taqribiy qiymati 36 milliard funt sterling bo'lgan shartnomalar imzolandi.

Fransiya (1990-2000-yillar): Fransiyaning imtiyozlar an'anasi, ya'ni yo'llar va kommunal xizmatlarga imtiyozlari, uning DXSh evolyutsiyasiga ta'sir ko'rsatdi. 1990-2000-yillarning oxirlarida Fransiya hukumati davlat tomonidan moliyalashtiriladigan DXSH uchun yangi shartnoma turlarini joriy qildi. Asosiy bosqich 2004-yilda qabul qilingan "Contrat de Partenariat". Buyuk Britaniya PFI bunga namuna bo'ldi. Ushbu qonun davlatning barcha darajalarida DXSh xaridlarini rasmiylashtirishni o'z ichiga oladi, bunda DXSh loyihalari "pulning qiymati" va "narxning murakkablik" mezonlariga javob berishi shart.

Qo'shma Shtatlar: AQShning dastlabki tarixi DXSHga o'xshash nizomlarni (mustamlaka kompaniyalari) va pullik yo'l imtiyozlarini o'z ichiga oladi. Biroq, AQSh federal va shtat hukumatlari an'anaviy ravishda infratuzilmani davlat obligatsiyalari orqali moliyalashtirdi. 1990-2000-yillarda DXSHga (davlat-xususiy sheriklik), ayniqsa avtomobil yo'llari, tranzit va ijtimoiy infratuzilmaga qiziqish ortdi. Bir qancha shtatlar DXSh ni ruxsat beruvchi qonunlarni qabul qildi va 1995-yildagi Transport to'g'risidagi qonun va keyinchalik FAST qonuni (2015) va WIFIA kredit dasturi kabi federal dasturlar transport va suv loyihalari uchun xususiy moliyadan foydalanishga yordam berdi. Garchi AQSh bozori miqyosi bo'yicha Buyuk

Britaniya/Yevropa bilan hech qachon mos kelmagan bo'lsa-da, 2010-yillarda ko'plab aeroportlar, ko'priklar va uzoq muddatli ko'priklar ko'rilgan. dizayn-qurilish-moliya xususiy hamkorlar bilan shartnomalar.

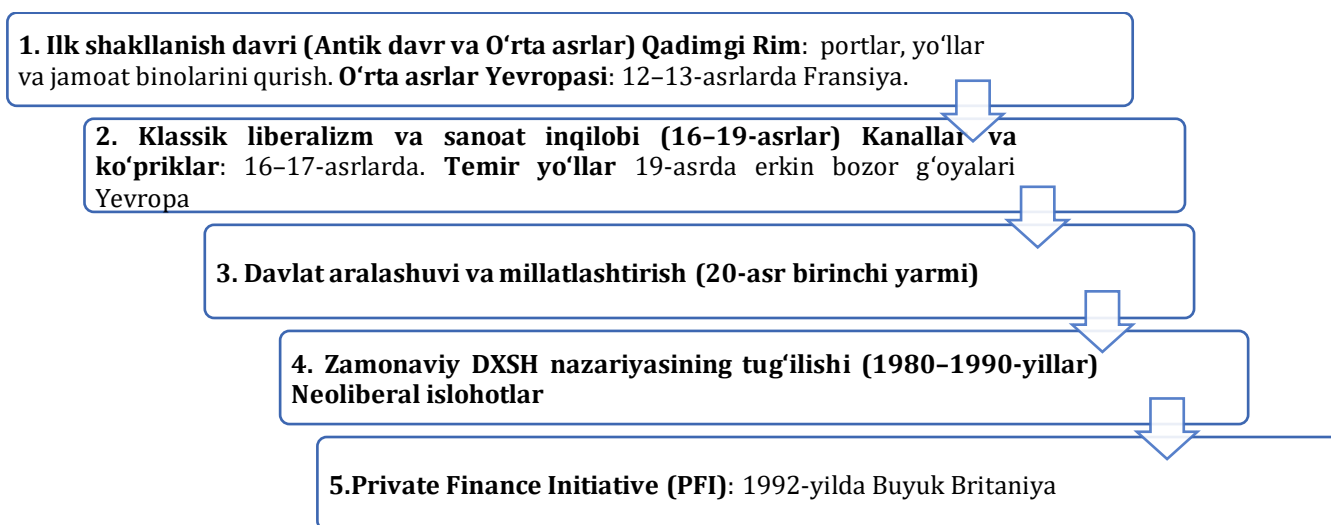
Ko'p tomonlama institutlar: xalqaro moliya institutlari va tarmoqlari asosiy rol o'ynadi. Jahon banki guruhi va mintaqaviy rivojlanish banklari mamlakatlarga DXSH salohiyatini oshirishda yordam berish uchun DXSh ma'lumotnomalarini va moliyalashtirish bo'yicha maslahat guruhlarini nashr etishni boshladi. Masalan, Jahon banki DXSH bilim laboratoriyasini va DXSH bo'linmalari uchun maslahat dasturlarini ishga tushirdi. Evropada Yevropa DXSH Ekspertiza Markazi (EPEC) 2008 yilda (EIB va EC tomonidan mezbonlik qiladi) Yevropa Ittifoqiga a'zo davlatlar va nomzod mamlakatlar o'rtasida ilg'or tajribalarni almashish uchun tashkil etilgan. OECD va boshqa forumlar (masalan, uning DXSH tarmog'i) bilim almashdi. Muxtasar qilib aytganda, 20-asrning oxirida rasmiylashtirilgan DXSh modellari kuzatildi: hukumatlar DXSh to'g'risidagi qonunlarni qabul qildilar, agentliklar tuzdilar va standartlashtirilgan shartnomalarni qabul qildilar (ko'pincha DBFM yoki konsessiya shartnomalarining variantlari).

Bugungi kunda quyidagi sohalardagi infratuzilmalari rivojlantirish uchun DXSH loyihalari amalga oshirilmoqda, jumladan:

Ijtimoiy soha infratuzilmasi (Tibbiyot, ta'lim, qonunchilik va boshqa farovonlikindikatorlari). Ko'p mamlakatlarda DXSh shartnomalari orqali maktablar, shifoxonalar, qamoqxonalar, keng qamrovli aloqalar infratuzilmalari (transport yo'llari, internet tarmoqlari, quvur transporti) amalga oshirilmoqda. Masalan, 1990-200 yillar oralig'ida Birlashgan Qirollikning "Xususiy moliyaviy tashabbus" (PFI) shartnomalari asosida 100 dan ortiq maktablar va shifoxonalar qurildi. Shu davrda Fransiyaning "bail emphytéotique" shartnomalariga ko'ra politsiya uchastkalari, sudlar va universitet shaharchalari qurildi.

Munisipal xizmatlarda esa Shahar DXSHlari umumiy yoritish, avtoturargohlar, chiqindilarni yig'ish va jamoat uylarini o'z ichiga oladi. Lotin Amerikasi shaharlari shahar miqyosidagi DXSH (masalan, Medellin teleferiklari-osma transportlar) bilan tajriba o'tkazdilar;

Raqamli va axborot texnologiyalari sohasida e-government loyihalarini amalga oshiishda, raqamli davlat xizmatlari platformalarini amalga oshirishda so'ngi yillarda DXSH dan keng foydalanilmoqda. Atrof muhit va ijtimoiy dasturlar juda muhim. Bu sohada DXSH shartnomalarining ulushini oshirish maqsadli bo'lardi. Zamonaviy DXSh loyilalardan biri bu qayta tiklanadigan energiya dasturlaridir. Shu bilan birga energiya resurslarini ta'minlovchi atrof muhitni muhofaza qilish xam shu qatorida. Bundan tashqari yovvoyi tabiatni asrash, Hayvonot dunyosini asrash, ilmiy sohalarga ham buni qo'llash samarali bo'ladi.



**1-rasm. Davlat-xususiy sheriklik tizimining shakllanishi evolyutsiyasi**

*Manba: muallif ishlanmasi.*

Ushbu evolyutsiyani quyidagicha asoslash mumkin bo'ladi. Masalan birinchi bosqichda, ilk shakllanish davri (Antik davr va O'rta asrlar). Bu bosqichda qadimgi Rim Imperatorlari portlar, yo'llar va jamoat binolarini qurish uchun xususiy shaxslarga, ya'ni o'z davrining zodagonlariga "concessionones" (konsessiyalar) berishgan, Bundan moliyaviy imkoniyatga ega shaxslar ushbu imkoniyatlardan foydalandgan, infratuzilma obyektlarini qurishgan, tasarruf etishgan va foydalanishgan.

O'rta asrlar Yevropasi: 12–13-asrlarda Fransiya va boshqa davlatlarda infratuzilma loyihalarini boshqarish huquqi uzoq muddatga xususiy investorlarga topshirilgan.

Klassik liberalizm va sanoat inqilobi (16–19-asrlar). Kanallar va ko'priklar qurilishlari. 16–17-asrlarda davlatlar xususiy sarmoyadorlar bilan kanallar va ko'priklar qurish bo'yicha shartnomalar tuza boshlagan.

Temir yo'llar bum: 19-asrda erkin bozor g'oyalari yoyilishi bilan Yevropa hukumatlari temir yo'llar va shahar kommunal xizmatlarini rivojlantirishni to'liq xususiy tadbirkorlarga (franchayzing asosida) ishonib topshirgan.

Davlat aralashuvi va millatlashtirish (20-asr birinchi yarmi). Jahon urushlari va iqtisodiy inqirozlar sababli ko'plab davlatlar infratuzilma ustidan nazoratni o'z qo'liga oldi. Temir yo'llar va kommunal xizmatlar millatlashtirilib, xususiy sektorning roli vaqtincha pasaydi.

Zamonaviy DXSH nazariyasining tug'ilishi (1980–1990-yillar). Neoliberal islohotlar: 1980-yillarda davlat qarzining o'sishi va budjet taqchilligi hukumatlarni yana xususiy investitsiyalarni jalb qilishga majbur qildi.

Private Finance Initiative (PFI): 1992-yilda Buyuk Britaniyada Jon Meyjor hukumati tomonidan joriy etilgan PFI dasturi zamonaviy DXSHning birinchi tizimli modeli bo'ldi.

Konseptual transformatsiya. Hozirgi vaqtda DXSH nazariyasi oddiy bitimdan murakkab ijtimoiy tizimga aylandi:

1. DXSH 1.0 (An'anaviy): Asosiy e'tibor xarajatlarni kamaytirish va infratuzilma qurishga qaratilgan.

2. DXSH 2.0 (Inson manfaatlari): Loyihalar nafaqat iqtisodiy foyda, balki xizmatlar sifati va aholi ehtiyojlarini qondirishga yo'naltirildi.

3. DXSH 3.0 (Barqaror rivojlanish): 2015-yildan keyin BMTning Barqaror rivojlanish maqsadlari doirasida "hech kimni ortda qoldirmaslik" tamoyili asosida ekologik va ijtimoiy mas'uliyatli loyihalar ustuvorlik kasb etmoqda.

Mazkur rasmda davlat-xususiy sheriklik (DXSh) tizimining tarixiy evolyutsiyasi bosqichma-bosqich yoritilgan bo'lib, u ushbu mexanizmning oddiy konsessiya shakllaridan tortib, zamonaviy institutsional modelgacha rivojlanganligini ko'rsatadi. Tahlil shuni ko'rsatadiki, DXSh dastlab davlat infratuzilmasini rivojlantirishda xususiy sektor imkoniyatlaridan foydalanish zarurati asosida vujudga kelgan bo'lsa, keyingi bosqichlarda iqtisodiy tizimdagi o'zgarishlar, xususan, sanoat inqilobi, davlat aralashuvining kuchayishi va neoliberal islohotlar ta'sirida yanada takomillashgan.

Ayniqsa, XX asr oxiri va XXI asr boshlarida DXShning zamonaviy shakllari shakllanib, Private Finance Initiative (PFI) kabi modellar orqali uning amaliy qo'llanilishi kengaydi. Bu esa davlat va xususiy sektor o'rtasidagi hamkorlikni institutsional jihatdan mustahkamlab, infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda muqobil va samarali mexanizm sifatida shakllanishiga olib keldi.

Umuman olganda, DXSh evolyutsiyasi iqtisodiy rivojlanish bosqichlari bilan chambarchas bog'liq bo'lib, har bir davrda u mavjud iqtisodiy sharoit va ehtiyojlarga mos ravishda transformatsiyalangan. Bu esa kelgusida DXSh siyosatini ishlab chiqishda tarixiy tajribani hisobga olish muhimligini ko'rsatadi.

DXSh loyihalariniga qiziqish, undan foydalanishni kuchaytirish so'ngi 30 yilda kengaydi. Sababi 2000 yildan keyingi davrlarda byudjetning taqchilligi, tez rivojlanishga bo'lgan talab, investitsion bo'shliqlar, mahalliy investitsiyalarning aylanmasligi, inflatsion holatlar hamda

xalqaro integrasiyaning kuchayishi DXSH loyihalarining rivojlanishiga turtki bo'ldi. Bularni 2-jadvalda tahlilini ko'rishimiz mumkin.

## 1-jadval.

## DXSH mexanizmining tashkil etilishi va rivojlanishi sabablari va oqibatlari

Sabab	Izoh	Oqibatlari	Qo'llaniladigan iqtisodiy davr
Fiskal cheklovlar	Cheklangan byudjetda yoki katta qarz holatida dastlabki investitsiyalarni qiyinlashtiradi.	DXSH qattiq fiskal qoidalarda jozibador ko'rinadi. DXSh to'lovlari Byudjetning sarf-xarajatlarini kechiktirish yoki yengillatish orqali davlat funksiyasini ajarishiga yordam beradi.	Byudjet taqchilligi davrida, iqtisodiy rivojlanishning ilk bosqichlarida.
Infratuzilma uchun investitsion bo'shliqda	Jahon banki tahlillariga ko'ra, mega urbanizatsiya va iqlim maqsadlari qisman yangi vositalar orqali "moliyalanishi kerak bo'lgan" katta talabni keltirib chiqaradi.	Energetika, suv, transport va oziq-ovqat kabi sohalarda talab etiladigan, kechiktirilmaydigan investitsiyalar moliyalashtirish imkoniyati yuzaga keladi. Xususiy kapital evaziga qo'shimch daromad manba'lari, soliq bazalari kengayishi, ish bilan bandlik, resurs barqarorligini ta'minlash mumkin bo'ladi.	Rivojlanishning yuqori bosqichlarida, katta shahar infratuzilmasiga ega mamlakatlarda.
Xususiy kapitalning mavjud bo'lishi	institutsional investorlar (pensiya jamg'armalari, sug'urtalovchilar, aktivlarni boshqaruvchilar) endi inflyatsiya bilan bog'liq bo'lgan uzoq muddatli daromad olishga intilishadi.	katta pensiya pullari yoki suveren jamg'armalar DXSH pullik yo'llariga yoki energiya loyihalariga faol ravishda sarmoya kiritadi, bu esa DXShlarga kapital oqimini kuchaytiradi.	Fondlar yuqori daromadga ega bo'lgan davrlarda. Rivojlanishning yuqori bosqichida. Sababi aholi daromadlari yuqori yukli soliq va fond o'lovlarini to'lash qobiliyatiga ega bo'lganda, jamg'armalarda ortiqcha pul shakllanadi.
Pulga mos qiymat va ekspertiza:	Hukumatlar, shuningdek, xususiy sektor samaradorligi, innovatsiyalar va risklarni boshqarishdan foydalanish istagini keltirib chiqaradi.	DXSH raqobat va ilg'or tajribalardan foydalangan holda murakkab loyihalarni tezroq yoki arzonroq amalga oshirishi mumkin. Darhaqiqat, tadqiqot shuni ta'kidlaydiki, qat'iyroq byudjetlar va loyihaning murakkabligi siyosatchilarni xususiy firmalar bilan "yangi turdagi kelishuvlarni" o'rganishga undadi	Rivojlanish bosqichida. O'tish davrida.
Xalqaro targ'ibot	Ko'p tomonlama agentliklar va donor davlatlar infratuzilmani moliyalashtirish islohotlarining bir qismiga aylandi.	Jahon bankining Davlat-xususiy infratuzilma bo'yicha maslahat markazi (PPIAF) kabi dasturlar butun dunyo bo'ylab huquqiy islohotlarni, DXSH bo'linmalarini va pilot loyihalarni moliyalashtirib, DXSh profilini oshirdi.	Rivojlanayotgan mamlakatlarga mos tushadi.

**Manba:** Jahon banki ma'lumotlari asosida muallif tomonida ishlab chiqilgan.

Xalqaro tahlillar jahon infratuzilmasiga 2040-yilga borib (ayniqsa, energetika, suv, transport) 100 trillion dollarga yaqin ehtiyojni taxmin qilmoqda. Shunga qaramay, davlat investitsiyalari ko'pincha kam bo'lib qoladi (masalan, AQSh bir necha trillion dollarlik tafovutga duch keladi. DXSHlar bu bo'shliqlarni yopishga yordam berish uchun xususiy kapitalni jalb qilish vositasi sifatida ilgari suriladi. Jahon banki tahlilchilaridan biri ta'kidlaganidek, mega

urbanizatsiya va iqlim maqsadlari qisman yangi vositalar orqali "moliyalanishi kerak bo'lgan" katta talabni keltirib chiqaradi. Bu omillar birgalikda DXSh so'nggi 20 yil ichida xaridlar modelidan ko'plab hukumatlarda asosiy siyosat vositasiga aylanganini anglatadi.

### **Xulosa va takliflar.**

Davlat-xususiy sheriklik (DXSh) mexanizmining shakllanishi va rivojlanishi bir qator tizimli omillar — fiskal cheklovlar, infratuzilmaviy ehtiyojlar, xususiy kapitalning mavjudligi, samaradorlikka intilish hamda xalqaro tashkilotlar tomonidan qo'llab-quvvatlash bilan bevosita bog'liqdir. Ushbu omillar DXShni nafaqat muqobil moliyalashtirish vositasi, balki iqtisodiy rivojlanishning muhim institutsional mexanizmi sifatida namoyon etadi.

Tahlil natijalari shuni anglatadiki, DXSh mexanizmi turli rivojlanish bosqichidagi mamlakatlarda turlicha ahamiyat kasb etadi. Xususan, rivojlanayotgan davlatlarda u infratuzilma yetishmovchiligini bartaraf etish va investitsiyalarni jalb qilish vositasi sifatida xizmat qilsa, rivojlangan mamlakatlarda samaradorlikni oshirish, innovatsiyalarni joriy etish va byudjet yukini optimallashtirishga qaratilgan.

Shu bilan birga, DXShning iqtisodiy oqibatlarini ijobiy natijalar — qo'shimcha moliyaviy resurslar jalb etilishi, infratuzilma sifati oshishi, ish o'rinlari yaratilishi bilan birga, uzoq muddatli fiskal majburiyatlarning ortishi kabi xavflarni ham yuzaga keltirishi mumkin.

Umuman olganda, DXSh mexanizmidan samarali foydalanish uchun mamlakatlar o'z iqtisodiy rivojlanish bosqichi, institutsional salohiyati va fiskal imkoniyatlarini inobatga olgan holda, mazkur mexanizmni puxta rejalashtirish va boshqarishlari zarur. Bu esa DXSh siyosatini strategik asosda shakllantirish va uning barqaror iqtisodiy o'sishga xizmat qilishini ta'minlaydi.

Rivojlanayotgan va kapital yetishmaydigan mamlakatlar uchun:

Ushbu guruhga BOT, BTO va BOMT modellar ko'proq mos keladi. Sababi, bu davlatlarda yirik infratuzilma loyihalarini (yo'llar, elektr stansiyalari) qurish uchun budjet mablag'lari yetarli bo'lmaydi. Bundan ko'riladigan manfaat esa, xususiy investor o'z puliga quradi va ma'lum muddat foydalanib, xarajatlarini qoplagach, ob'ektni davlatga qaytaradi. Bu davlatga strategik ob'ektlar ustidan nazoratni saqlab qolish imkonini beradi.

Iqtisodiyoti barqaror va xususiylashtirishga ochiq mamlakatlar uchun:

BOOT, BOO va DBOOT modellar bu yerda ko'proq mos keladi. Bu mamlakatlarda qonunchilik xususiy mulkni kuchli himoya qiladi. Investor ob'ektga egalik qilish (Own) huquqiga ega bo'lgani uchun uzoq muddatli va yuqori texnologiyali loyihalarga (masalan, IT-parklar yoki maxsus sanoat zonalari) sarmoya kiritishga qo'rqmaydi. Natijada, Davlat infratuzilmani boshqarish va saqlash mas'uliyatini to'liq xususiy sektorga o'tkazadi, bu esa budjet yukini kamaytiradi.

Yuqori texnologik salohiyatga ega rivojlangan mamlakatlar uchun esa, DBOOT va DBFO kabi murakkab modellar qulay. Bu yerda gap nafaqat qurish, balki eng zamonaviy loyihalashtirish (Design) va murakkab moliyaviy muhandislik (Finance) haqida ketadi. Investor loyihaning birinchi chizmasidan boshlab oxirgi ishga tushirish jarayonigacha mas'ul bo'ladi, bu esa innovatsiyalarni tezroq joriy etishga yordam beradi. Agar mamlakat mulk huquqini o'zida saqlab qolmoqchi bo'lsa BOT yoki BTO modelini tanlaagani afzal bo'ladi. Bordiyu, mamlakat investorni maksimal darajada jalb qilmoqchi va unga erkinlik bermoqchi bo'lsa BOO yoki BOOT modellarini tanlaydi.

### **Adabiyotlar/ Lumebamypa/References:**

Brookings (n.d.) *Private capital, public good: Drivers of successful infrastructure public-private partnerships*. Available at: <https://www.brookings.edu/articles/private-capital-public-good-drivers-of-successful-infrastructure-public-private-partnerships/>

European PPP Expertise Centre (EPEC) (n.d.) *European PPP Expertise Centre*. Available at: <https://www.eib.org/en/products/advisory-services/epec/index>

*European PPP Expertise Centre (EPEC) (n.d.) France: PPP units and related institutional framework.*

*Global Infrastructure Hub (n.d.) PPP Risk Allocation Tool: Introduction. Available at: <https://DXSH-risk.github.org/introduction/>*

*Guidelines on Private Public Partnership for Infrastructure Development (n.d.) Available at: <https://www.mfcr.cz/assets/en/media/Guidelines-on-Private-Public-Partnership-for-Infrastructure-Development.pdf>*

*OECD (2014) Renegotiations in public-private partnerships: Theory and evidence.*

*The Private Finance Initiative (PFI) (n.d.) Available at: <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/RP03-79/RP03-79.pdf>*

*World Bank Blogs (n.d.) Forecasting infrastructure investment needs for 50 countries, 7 sectors through 2040. Available at: <https://blogs.worldbank.org/en/DXSHs/forecasting-infrastructure-investment-needs-50-countries-7-sectors-through-2040>*

*Wikipedia (n.d.a) Public-private partnership in the United States. Available at: [https://en.wikipedia.org/wiki/Public%E2%80%93private\\_partnerships\\_in\\_the\\_United\\_States](https://en.wikipedia.org/wiki/Public%E2%80%93private_partnerships_in_the_United_States)*

*Wikipedia (n.d.b) Public-private partnership unit. Available at: [https://en.wikipedia.org/wiki/Public%E2%80%93private\\_partnership\\_unit](https://en.wikipedia.org/wiki/Public%E2%80%93private_partnership_unit)*

*Гэлбрейт, Дж.К. (1976) Экономические теории и цели общества. Пер. с англ. Под общ. ред. Н.Н. Иноземцева and А.Г. Милейковского. Москва: Прогресс.*

*Йескомб, Э.Р. (2015) Государственно-частное партнерство: основные принципы финансирования. Пер. с англ. Москва: Альпина Паблишер.*

*Кабашкин, В.А. (2007) Формирование и развитие партнерских отношений государства и предпринимательских структур в Российской Федерации: управленческий аспект. Автореф. дис. докт. экон. наук. Москва.*

*Кейнс, Дж.М. (2010) Общая теория занятости, процента и денег. Пер. с англ. Н.Н. Любимова, под ред. Л.П. Куракова. Москва: МИЭМП.*

*Фролова, Е.Д. (2003) 'Основные тенденции развития взаимоотношений государства и бизнеса', Вестник УГТУ-УПИ, (7), p. 31.*