

# INFRATUZILMA LOYIHALARINI RIVOJLANTIRISHDA SOLIQ VOSITALARINING O‘RNI VA ROLINING AMALIY AHAMIYATI

**Sharipov Eldor Salohiddin o‘g‘li**

Ushbu bizning tadqiqot ishimizda infratuzilma loyihalarini rivojlantirishda soliq vositalarining o‘rni va rolining amaliy ahamiyati, shuningdek, O‘zbekistonning zamonaviy iqtisodiyoti sharoitida bunday vositalarni rivojlantirish muammolari va istiqbollari ko‘rib chiqilgan. Tadqiqotda ma’lumotlarni tahlil qilish, to‘plash va izohlashning turli usullari, jumladan, xalqaro tajribani o‘rganish, shuningdek, tahliliy tadqiqot usullari qo‘llaniladi. Rivojlangan davlatlarning qurilish sohasida soliq vositalaridan foydalanish usullari va modellari tahlil qilinib, O‘zbekiston iqtisodiyoti sharoitida ularni takomillashtirish bo‘yicha takliflar ishlab chiqilmoqda.

Hozirgi bosqichda davlat-xususiy sheriklik xususiy sektor va davlat hamkorligining samarali mexanizmi hisoblanadi. Istiqbolli loyihalarni muvaffaqiyatli amalga oshirish uchun davlat-xususiy sheriklikning tegishli modellari va kelishuvlarini tanlash zarur. Bu masalalar bo‘yicha olib borilayotgan tadqiqotlar milliy va xalqaro miqyosda iqtisodiy rivojlanish imkoniyatlarini aniqlashga qaratilgan. Shu bilan birga, davlat-xususiy munosabatlarni rivojlantirish yo‘lidagi asosiy to‘siqlar davlat-xususiy sheriklikdan faol foydalanish sharoitida davlat siyosatini takomillashtirishning samarali usullarining yo‘qligi hamda davlat va biznes tomonidan yetarlicha institutsional va axborot yordami ko‘rsatilmaganligi bo‘lib qolmoqda. Bunday hamkorlikning sifatini oshirish davlat-xususiy sheriklikning nazariy asoslarini ishlab chiqish, mamlakatning raqobatdosh ustunliklaridan samarali foydalanish va jahon tajribasini hisobga olish orqali mumkin<sup>1</sup>.

Mutaxassislar va tahlilchilar infratuzilmaga davlat investitsiyalari xususiy investorlarni rag‘batlantirishi mumkinligini tan olishadi, ayniqsa byudjet resurslari cheklangan va davlatning fuqarolar oldidagi ijtimoiy majburiyatlari ortib borayotgan sharoitda. Korxonalarining investitsiyalardagi ishtiroki transport, aloqa, energiya va suv ta‘minoti kabi qo‘shimcha infratuzilmaga olib kelishi mumkin, bu esa xarajatlarni kamaytiradi<sup>2</sup>.

---

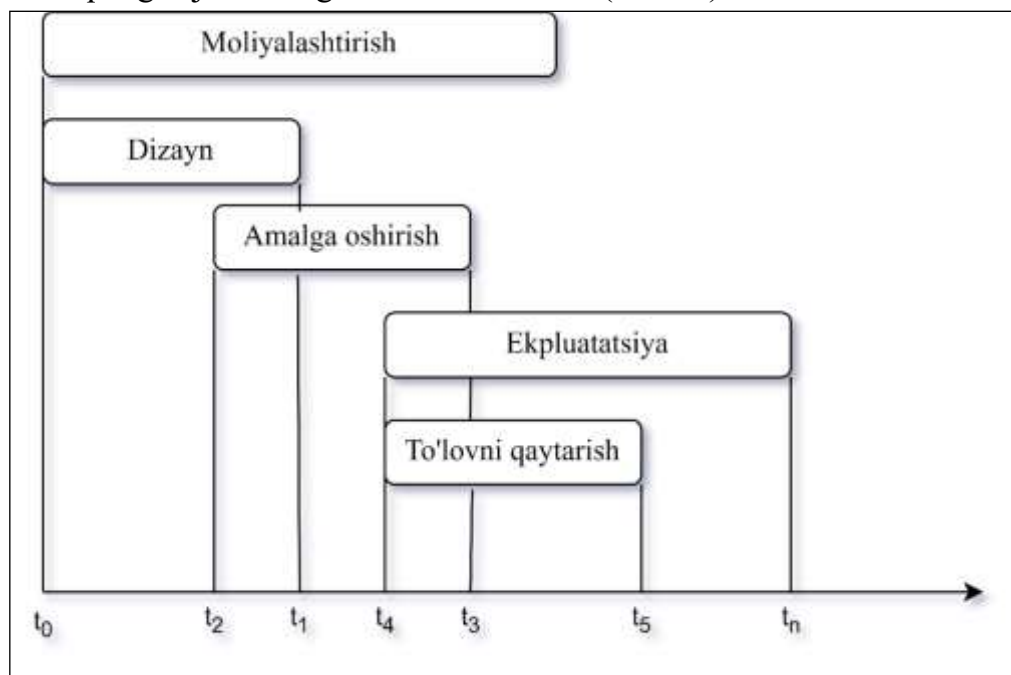
1.           <sup>1</sup> Захаров А.Н. Роль механизмов государственно-частного партнерства в решении экономических и социальных проблем России // Мировое и национальное хозяйство. 2011. № 1. С. 1–2.

1.           Захаров А.Н. Роль механизмов государственно-частного партнерства в решении экономических и социальных проблем России // Мировое и национальное хозяйство. 2011. № 1. С. 1–2.

<sup>2</sup> Varnavskii V.G. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: nekotorye voprosy teorii i praktiki [Public-private partnership: some theoretical and practical issues]. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations, 2011, no. 9, pp. 41–50.



Umumiy holatda infratuzilma loyihalarining aylanishi, rivojlanish sikllarini bir nechta bosqichga ajratib o'rganishimiz mumkin (1-rasm).



**1-rasm. Infratuzilma loyahasining hayot aylanishining Gantt diagrammasi.**

*Manba; Varnavskii V.G., 2011.*

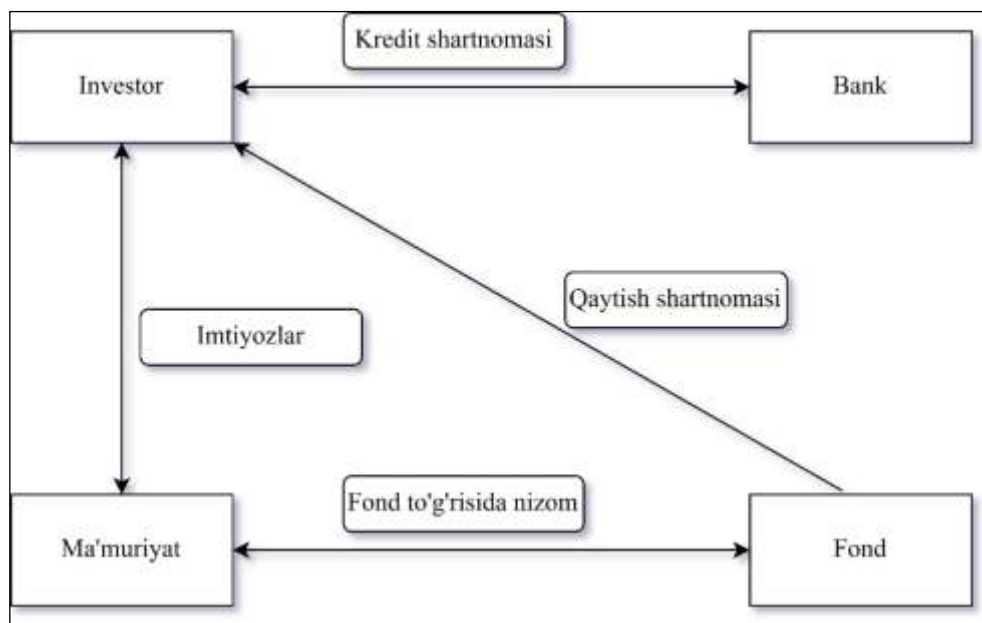
Loyihaning hayot aylanishining barcha bosqichlari ( $t_0 - t_5$ )  $t_n$  operatorining kelishuviga muvofiq investor tomonidan moliyalashtiriladi va keyinchalik investitsiya qilingan mablag'larni qoplash uchun qaytariladi.

Rossiyada infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishning joriy usuli asosan asosiy xarajatlarni byudjet mablag'lari hisobidan qoplashni o'z ichiga oladi. Infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishni ta'minlash bilan bog'liq muammolar yangi moliyalashtirish vositalarini joriy etish orqali ta'minlanishi mumkin bo'lgan "uzoq muddatli mablag'lar"ning etishmasligidan kelib chiqadi. Rossiya iqtisodiy rivojlanishining zamonaviy sharoitida infratuzilma loyihalarini barqaror moliyalashtirishni ta'minlash, boshqa chora-tadbirlar qatorida, davlat-xususiy sheriklik modeli imkoniyatlaridan foydalanishni talab qiladi (S.O. Shoxin, 2013)<sup>4</sup>.

Xalqaro amaliyotda infratuzilma loyihalarini qo'llab-quvvatlashning bir qancha usullari mavjud bo'lib, ulardan eng muhimi soliqlarni kechiktirish mexanizmidan (Tax Increment Financing – TIF) foydalanish hisoblanadi. TIFning mohiyati investorlar xarajatlarini soliq tushumlari hisobidan to'ldiriladigan maxsus mablag'lar hisobidan yaratilgan va foydalanishga topshirilgan infratuzilma ob'ektlaridan olingan daromadlardan qoplashdan iborat<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> 5. Ivanter A.N. Tablitsa umnozheniya infrastruktury [Infrastructure multiplication table]. Ekspert = Ekspert, 2012, no. 45, pp. 38–44.

3. <sup>5</sup> Labykin A.S. Kontsessionnye soglasheniya — eto udel otvazhnykh lyudei [Concession agreements are a destiny of brave people]. Ekspert Online, 2014, February 21.



**2-rasm. TIF tashkiliy-huquqiy modeli sxemasi.**

*Manba: П.А. Жданчиков, "Особенности использования механизма отложенных налоговых платежей как инструмента финансирования инфраструктурных проектов".*

TIF modeli bilan tashkiliy-huquqiy jihatdan 2-rasmda tanishishingiz mumkin. Ushbu model infratuzilma loyihalari bozorida bir nechta asosiy ishtirokchilarning paydo bo'lishini ta'minlaydi:

Davlat nomidan infratuzilma loyihasi tashabbuskori viloyat hokimligi.

Loyihani ishlab chiqish, amalga oshirish va foydalanish uchun mas'ul bo'lgan investor.

Loyihani amalga oshirish uchun investorni moliyalashtirishni ta'minlovchi bank.

Investitsion xarajatlarni qoplash uchun mablag'lar qaytariladigan moliyaviy fond.

Loyihani moliyalashtirishning ushbu sxemasi xorijda, jumladan, AQSh, Buyuk Britaniya, Fransiya, shuningdek, Meksika, Turkiya va Vetnam kabi rivojlanayotgan mamlakatlarda keng qo'llaniladi (Belitskaya A.V., 2010).

AQShda TIFdan foydalanishning muhim xususiyati uning ma'lum bir hududga bog'lanishidir. Misol uchun, Chikagoda 2002 yilda 39 gektar maydonni egallagan 121 TIF zonasi mavjud bo'lib, bu shahar mulk solig'ining 16% ni tashkil qiladi .

G'arbiy Yevropada davlat-xususiy sheriklik elementlaridan foydalangan holda amalga oshirilgan muhim infratuzilma loyihalari orasida La-Mansh bo'yi ostidagi transport tunneli qurilishini qayd etish mumkin. 1987-yil 15-dekabrda boshlangan va 1994-yil 6-mayda yakunlangan loyiha (Petersen O.H., 2011-yil) davlat imtiyozlarisiz BOOT (qurmoq, egalik qilish, ishlatish, uzatish) formatida amalga oshirildi. Ushbu sxema bo'yicha xususiy investor tunnelni 55 yil davomida qurib, boshqaradi (keyinchalik 65 yilga uzaytiriladi), shundan so'ng sayt Buyuk Britaniya va Frantsiya mulkiga aylanadi. Shu bilan birga, ikki davlat hukumatlari byudjet mablag'lari yoki



kreditlari bo'yicha kafolatlar bermagan, sayohat xarajatlarini belgilamagan. Qurilish loyiha kompaniyasining o'z mablag'lari va 200 dan ortiq moliya institutlarining kredit mablag'lari hisobidan moliyalashtirildi. Umumiy qarz 8 milliard funt sterlingdan oshdi<sup>6</sup>.

Loyihaning umumiy qiymati dastlab 5,5 milliard dollarga baholangan, biroq yakunda 14,9 milliard dollarga yetgan. Haqiqiy qurilish xarajatlari rejalashtirilgan 3,5 milliard dollar o'rniga 4,3 milliard dollardan 7,1 milliard dollarga 34 foizga oshdi. Qurilish olti yarim soat davom etdi. Loyihani amalga oshiruvchi kompaniya 2006 yilda o'zini bankrot deb e'lon qildi. Katta kreditorlarning mavjudligi va operatsion xarajatlarning majburiy o'sishi tufayli Eurotunnel o'zining birinchi daromadini faqat 2007 yilda qarzni to'laganidan keyin oldi. Qurilishni moliyalashtirgan banklar jiddiy zarar ko'rdi. Shunday qilib, tunnel qurilishi va ekspluatatsiyasi loyihasini amalga oshirish tanlangan PPP formatidagi muammolarni ko'rsatadi, ular qat'iy bajarilishini ta'minlamadi (qurilishni tashkil etishning boshqa shakllari kabi).

Zamonaviy jahon amaliyotida TIF mexanizmi asoslangan ikkita asosiy konsessiya modeli mavjud: frantsuz va ingliz-amerika. Fransuz modeli Angliya-Amerika modelidan konsessiyaning murakkab tabiati bilan ajralib turadi, bu konsessioner tomonidan infratuzilmani rivojlantirish va undan foydalanishni nazarda tutadi, shuningdek, investorga berilgan davlat yoki munitsipal mulkni xususiy lashtirish imkoniyati mavjud emas. Anglo-Amerika modeli ob'ektni loyihalash, qurish va ishlatish bo'yicha tenderlar orqali xususiy sherik tanlashni o'z ichiga oladi<sup>7</sup>.

Yevropa Iqtisodiy Hamjamiyatida frantsuz PPP modeli ikkita asosiy shaklda mavjud: shartnomaviy va institutsional. Shartnoma shakli xususiy investor bilan konsessiya shartnomasini, institutsional shakli esa davlat vakili va xususiy investor ishtirokida qo'shma korxonada tashkil etishni nazarda tutadi. Evropa huquqni qo'llash amaliyotida affermage, regie interessee, bail emphyteotique administratif (BAE) va vaqtinchalik ish bilan ta'minlash (AOT) kabi PPP shartnomalarining turli shakllari mavjud.

So'nggi o'n yilliklarda frantsuz modeliga asoslangan konsessiya shartnomalari davlat uchun moliyaviy jihatdan og'irroq bo'ldi. Bu yirik infratuzilma loyihalarida, ayniqsa energetika va transport sohalarida konsessiya mexanizmlaridan, jumladan TIF mexanizmlaridan foydalanish bilan izohlanadi.

Jahon banki ma'lumotlari Fransiya iqtisodiyotida, ayniqsa energetika, transport va dengiz infratuzilmasida PPP mexanizmlarining ustunligini ko'rsatadi. Bundan tashqari, konsessiyalar energetika sohasida, ayniqsa, yangi ishlab chiqarish quvvatlarini qurishda hamkorlikning eng keng tarqalgan shakliga aylandi.

<sup>6</sup> Petersen O.H. Public-Private Partnerships: Policy and Regulation (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-dissertation. Department of Business and Politics, Copenhagen Business School, Copenhagen, 2011, 226 p

<sup>7</sup> 7. Bogetic Z., Fedderke J. Forecasting Investment Needs in South Africa's Electricity and Telecom Sectors. South African Journal of Economics, 2006, vol. 74, no. 3, pp. 530-556

Xatarlarni boshqarish nuqtai nazaridan, infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda TIFdan foydalanish boshqa usullarga nisbatan sezilarli afzalliklarni beradi. Ushbu model risklarni davlat va xususiy sektordagi loyiha ishtirokchilari o'rtasida taqsimlash imkonini beradi, shu bilan birga kreditorlar ham ba'zi risklarni baham ko'radilar.

Bundan tashqari, TIF asosidagi loyihalarni moliyalashtirish boshqa aktivlarni defoltdan himoya qiladi va loyiha egalarining moliyaviy majburiyatlari darajasini oshiradi. Bu, shuningdek, moliyaviy leveraj koeffitsientining oshishiga olib keladi, bu esa ustav kapitalining rentabelligini oshirishi va umumiy kapital tarkibida uning tannarxini kamaytirishi mumkin.

Umuman olganda, TIF formatidagi DXSh modeli yoqilg'i-energetika tarmog'i va uy-joy-kommunal xo'jaligini rivojlantirishda muhim ahamiyat kasb etib, byudjet mablag'larining cheklanganligi sharoitida ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilmaga qo'shimcha investitsiyalarni jalb qilish imkonini beradi. Yevropa energetika kompaniyalarining DXSh modelidan faol foydalanayotgan tajribasi shuni ko'rsatadiki, xususiy investorlar loyihalarni samarali boshqarishi, oldindan belgilangan xarajatlarni hisobga olgan holda va TIF mexanizmi orqali aktivlarning ishlashi va texnik holatini butun umri davomida saqlab qolish uchun ilg'or texnologiyalarni qo'llashi mumkin. Bu, shuningdek, infratuzilma ob'ektlarini qurish belgilangan muddatlarga to'g'ri kelishini ta'minlaydi<sup>8</sup>.

Shunday qilib, TIF sxemasi tufayli DXSh modeli davlat faoliyatining energetika va texnologik xavfsizlik bilan bog'liq sohalarida strategik maqsadlarga erishishga qaratilgan yirik loyihalarni amalga oshirish uchun qo'shimcha vosita sifatida foydalanish mumkin.

Rossiya iqtisodiyotini, ayniqsa yoqilg'i-energetika va transport infratuzilmasini qurish va uy-joy kommunal xo'jaligini rivojlantirishga davlatning ortib borayotgan ehtiyojlarini hisobga olgan holda, davlat moliyaviy resurslarining etishmasligi aniq bo'ladi. Bu borada Yevropa Ittifoqi davlatlarining energetika va uy-joy kommunal xo'jaligi sohasida yirik loyihalarni amalga oshirish tajribasidan foydalanish byudjet xarajatlarini optimallashtirish bo'yicha chora-tadbirlar samaradorligini oshirish mumkin<sup>9</sup>.

Hozirgi vaqtda Rossiyada TIF kontseptsiyasini qo'llashning muvaffaqiyatli namunasi - Kaluga viloyatida avtomobil klasterining rivojlanishi. Bu yerda viloyat hokimligi, Rossiya Federatsiyasi Iqtisodiy rivojlanish vazirligi va Volkswagen kompaniyasi o'rtasida avtomobil ishlab chiqarishni joylashtirish bo'yicha kelishuv tuzildi. Kaluga ma'muriyati sanoat parki uchun infratuzilmani ta'minlash majburiyatini oldi va buning uchun maxsus rivojlanish korporatsiyasini yaratdi<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> 1. Petersen O.H. Public-Private Partnerships: Policy and Regulation (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-dissertation. Department of Business and Politics, Copenhagen Business School, Copenhagen, 2011, 226 p.

<sup>9</sup> 1. Shavkatov Navruzbek Shavkatovich, "Davlat-xususiy sheriklik infratuzilma loyihalarini amalga oshirish modellari"

<sup>10</sup> Jahon banki ma'lumotlari asosida tayyorlandi.

Loyihani moliyalashtirish uchun Vneshekonombank mablag'lari jalb qilindi va rivojlanish korporatsiyasi xarajatlari uchun kompensatsiya mintaqaviy byudjetdan amalga oshirildi. Qabul qilingan mablag'lar avtoklaster yig'ish ishlab chiqarishidan soliq tushumlarining ko'payishi hisobiga qaytarildi. Ushbu tajriba ko'pincha munozarali deb hisoblanadi, chunki uni amalga oshirish uchun TIF mexanizmini qonunchilik bilan qo'llab-quvvatlash yetarli emas edi.

Kaluga tajribasiga o'xshab, Kaliningrada avtoklasterni ishga tushirish rejalashtirilgan. Bu Rossiyada klassik kechiktirilgan to'lov mexanizmi qo'llaniladigan birinchi loyiha bo'lishi mumkin. Imzolangan shartnomaga ko'ra, loyihaning asosiy ishtirokchilari Kaliningrad avtomobil xoldingi, Vneshekonombank va Loyihani moliyalashtirish federal markazi edi. Ikkinchisi hujjatlarni va loyihaning moliyaviy modelini tayyorlashi kerak.

Shunday qilib, TIF mexanizmidan foydalanish va uni Rossiya fiskal tizimining cheklovlari ostida amaliy amalga oshirish milliy iqtisodiyot uchun o'sishning yangi manbalarini, shu jumladan infratuzilma loyihalariga investitsiyalarni ochishga yordam beradi.

#### **Xulosa**

Xulosa o'rnida shuni takidlab o'tishimiz mumkinki, qurilish sohasida infratuzilma loyihalarini rivojlantirishda soliq vositalarining roliga oid adabiyotlarni tahlil qilib, quyidagi xulosalarga kelish mumkin:

- Soliq vositalarining ahamiyati: Infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda, ularni amalga oshirish va faoliyat yuritish uchun barqaror daromad manbasini ta'minlashda soliq vositalari hal qiluvchi rol o'ynaydi. Ular xususiy investitsiyalarni jalb qilish, moliyaviy risklarni kamaytirish va loyiha samaradorligini oshirishga yordam beradi.

#### **ADABIYOTLAR RO'YXATI:**

1. Захаров А.Н. Роль механизмов государственно-частного партнерства в решении экономических и социальных проблем России // Мировое и национальное хозяйство. 2011. № 1. С. 1–2.

2. Varnavskii V.G. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: nekotorye voprosy teorii i praktiki [Public-private partnership: some theoretical and practical issues]. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations, 2011, no. 9, pp. 41–50.

3. Shokhin S.O. Pravovoe obespechenie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva s uchastiem malogo i srednego biznesa [Legal support to public-private partnership with participation of small and medium business]. Yuridicheskii mir

4. [https://scholar.google.com/citations?view\\_op=view\\_citation&hl=ru&user=1Iv\\_0xsAAAAJ&citation\\_for\\_view=1Iv\\_0xsAAAAJ:M3NEmzRMikIC](https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=1Iv_0xsAAAAJ&citation_for_view=1Iv_0xsAAAAJ:M3NEmzRMikIC)

5. Petersen O.H. Public-Private Partnerships: Policy and Regulation (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-

dissertation. Department of Business and Politics, Copenhagen Business School, Copenhagen, 2011, 226 p.

6. Ivanter A.N. Tablitsa umnozheniya infrastruktury [Infrastructure multiplication table]. Ekspert = Expert, 2012, no. 45, pp. 38–44.

7. Labykin A.S. Kontsessionnye soglasheniya — eto udel otvazhnykh lyudei [Concession agreements are a destiny of brave people]. Expert Online, 2014, February 21.

8. Bogetic Z., Fedderke J. Forecasting Investment Needs in South Africa's Electricity and Telecom Sectors. South African Journal of Economics, 2006, vol. 74, no. 3, pp. 530–556

9. Petersen O.H. Public-Private Partnerships: Policy and Regulation (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-dissertation. Department of Business and Politics, Copenhagen Business School, Copenhagen, 2011, 226 p. Jahon banki ma'lumotlari asosida tayyorlandi.

10. Shavkatov Navruzbek Shavkatovich, "Davlat-xususiy sheriklik infratuzilma loyihalarini amalga oshirish modellari"

11. O'zbekiston Respublikasining "Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida"gi 2019 yil 10 may O'RQ-537-son Qonuni. <https://lex.uz/docs/4329270>