

**“DAVLAT BUDJETI MABLAG‘LARI HISOBIDAN AVTOMOBIL YO‘LLARINI
QURISH VA TA‘MIRLASH XARAJATLARI USTIDAN MOLIVAVIY NAZORAT
SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO‘LLARI”**

Azimov Javohir Odil o‘g‘li

O‘zbekiston Respublikasi Bank-moliya akademiyasi magistranti.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22765240>

Annotatsiya. Mazkur tezisda davlat budjeti mablag‘lari hisobidan avtomobil yo‘llarini qurish, rekonstruksiya qilish va ta‘mirlash xarajatlari ustidan moliyaviy nazoratni tashkil etish hamda uning samaradorligini oshirish masalalari tadqiq etilgan. Yo‘l infratuzilmasini rivojlantirishga ajratilayotgan budget mablag‘larining maqsadli, qonuniy va samarali sarflanishini ta‘minlashda davlat moliyaviy nazoratining o‘rni yoritilgan. Shuningdek, yo‘l qurilishi loyihalarini moliyalashtirish jarayonida uchraydigan loyiha-smeta qiymatining oshishi, qurilish muddatlarining kechikishi, bajarilgan ishlar hajmi va amalga oshirilgan to‘lovlar o‘rtasidagi nomutanosiblik, davlat xaridlari jarayonidagi moliyaviy risklar kabi muammolar tahlil qilingan. Moliyaviy nazorat samaradorligini oshirish maqsadida riskka asoslangan audit, raqamli monitoring, masofaviy nazorat, geoaxborot texnologiyalari va natijadorlik auditidan keng foydalanish bo‘yicha ilmiy-amaliy takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so‘zlar: davlat budjeti, avtomobil yo‘llari, yo‘l qurilishi, yo‘l ta‘mirlash, budget xarajatlari, davlat moliyaviy nazorati, davlat auditi, moliyaviy nazorat, riskka asoslangan audit, davlat xaridlari, raqamli monitoring, natijadorlik auditi.

Abstract. This paper examines issues related to organizing and enhancing the effectiveness of financial oversight regarding expenditures for the construction, reconstruction, and repair of highways funded by the state budget. It highlights the role of state financial oversight in ensuring the targeted, lawful, and efficient use of budget funds allocated for road infrastructure development. Furthermore, the paper analyzes problems encountered during the financing of road construction projects, such as cost overruns, delays in construction schedules, discrepancies between the volume of work performed and payments made, and financial risks associated with public procurement processes. To improve the effectiveness of financial oversight, the study develops scientific and practical proposals for the extensive use of risk-based auditing, digital monitoring, remote oversight, geoinformation technologies, and performance auditing.

Keywords: state budget, highways, road construction, road repair, budget expenditures, state financial oversight, state audit, financial oversight, risk-based audit, public procurement, digital monitoring, performance audit.

Kirish

Mamlakat iqtisodiyotining barqaror rivojlanishi ko‘p jihatdan transport infratuzilmasining holati va undan samarali foydalanish imkoniyatlariga bog‘liq. Avtomobil yo‘llari hududlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni ta‘minlash, tovar va xizmatlarning erkin harakatlanishi, aholi mobilligini oshirish, tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirish hamda investitsiyaviy jozibadorlikni kuchaytirishda muhim o‘rin tutadi. Shu sababli avtomobil yo‘llarini qurish, rekonstruksiya qilish va ta‘mirlash davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi.

O'zbekistonda so'nggi yillarda yo'l infratuzilmasini yaxshilash maqsadida davlat budjetidan katta hajmdagi moliyaviy mablag'lar ajratilmoqda. Davlat investitsiya dasturlari, hududlarni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish dasturlari, "Tashabbusli budjet" loyihalari hamda boshqa moliyalashtirish mexanizmlari orqali minglab kilometr avtomobil yo'llari qurilmoqda va ta'mirlanmoqda. Budjet mablag'lari hajmining ortib borishi esa ularning maqsadli va samarali sarflanishini ta'minlash masalasini yanada dolzarb qilmoqda.

Yo'l qurilishi va ta'mirlash ishlari yuqori qiymatga ega bo'lib, ularning amalga oshirilishida loyiha-smeta hujjatlarini shakllantirish, pudratchilarni tanlash, davlat xaridlarini tashkil etish, qurilish materiallarini xarid qilish, bajarilgan ishlarni qabul qilish va to'lovlarni amalga oshirish kabi ko'plab bosqichlar mavjud. Ushbu bosqichlarning har birida moliyaviy xatoliklar, budjet mablag'laridan samarasiz foydalanish yoki belgilangan talablarning buzilishi xavfi yuzaga kelishi mumkin.

Shu nuqtai nazardan, avtomobil yo'llarini qurish va ta'mirlash xarajatlari ustidan davlat moliyaviy nazoratini faqat sarflangan mablag'larning qonuniyligini tekshirish bilan cheklash yetarli emas. Zamonaviy moliyaviy nazorat ajratilgan mablag'lar evaziga qanday iqtisodiy va ijtimoiy natijaga erishilganini, yo'l qurilishining sifati va xizmat muddatini, davlat xaridlarining raqobatbardoshligini hamda loyihaning yakuniy samaradorligini baholashni ham o'z ichiga olishi lozim.

Tahlil va natijalar

O'zbekistonda avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va saqlashga yo'naltirilayotgan davlat moliyaviy resurslari hajmining oshib borishi mazkur mablag'lar ustidan samarali moliyaviy nazoratni tashkil etishni talab qilmoqda. Avtomobil yo'llari nafaqat transport infratuzilmasining asosiy elementi, balki hududlar iqtisodiy faolligi, aholi bandligi, ishlab chiqarish va savdo xarajatlari hamda investitsiyaviy jozibadorlikka bevosita ta'sir ko'rsatuvchi strategik infratuzilma hisoblanadi. Shu sababli yo'l qurilishiga sarflanayotgan budjet mablag'larini nazorat qilishda mablag'larning qonuniy sarflanishi bilan bir qatorda, ularning iqtisodiy samaradorligi ham baholanishi zarur.

O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi ma'lumotlariga ko'ra, 2025-yilda respublikadagi avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 184 596 kilometrni tashkil etgan. Shundan 42 371 kilometri umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, 142 225 kilometri esa shaharlar va boshqa aholi punktlarining ko'cha-yo'l tarmoqlari hissasiga to'g'ri keladi. Mazkur ko'rsatkichlar avtomobil yo'llari tizimini saqlash va rivojlantirish katta hajmdagi moliyaviy resurslarni talab etishini ko'rsatadi.

Yo'l xo'jaligiga yo'naltirilayotgan mablag'lar dinamikasi ham sezilarli o'sishni namoyon etmoqda. 2024-yilda tasdiqlangan dasturlar doirasida 12 trln 391 mlrd so'mlik yo'l qurish va ta'mirlash ishlari bajarilib, jami 21 328 km avtomobil yo'li qurilgan, rekonstruksiya qilingan yoki ta'mirlangan. 2025-yilda esa bajarilgan yo'l ishlarining qiymati 15 trln 758 mlrd so'mga, bajarilgan ishlarning umumiy uzunligi esa 21 553 kmga yetgan.

Hisob-kitoblarga ko'ra, 2025-yilda yo'l ishlariga yo'naltirilgan mablag'lar 2024-yilga nisbatan qariyb 27,2 foizga oshgan, qurilgan va ta'mirlangan yo'llarning umumiy uzunligi esa atigi 1,1 foizga ko'paygan.

Mazkur tafovutni to'g'ridan-to'g'ri samarasizlik sifatida baholash mumkin emas, chunki bir kilometr yo'l qiymatiga yo'lining kategoriyasi, qoplama turi, ko'priklar va yo'l o'tkazgichlar, geologik sharoit, qurilish materiallari narxi va boshqa omillar ta'sir qiladi.

Biroq xarajatlarning jismoniy natijalarga nisbatan ancha tez o'sishi davlat moliyaviy nazorati nuqtai nazaridan alohida risk indikatorini hisoblanadi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini texnik soz holatda saqlash bo'yicha ham xarajatlarda oshgan. 2024-yilda ushbu yo'nalishda 3 trln 811 mlrd so'm sarflanib, 6 883 km yo'l ta'mirlangan va holati yaxshilangan bo'lsa, 2025-yilda xarajatlarda 4 trln 330 mlrd so'mga, ta'mirlangan yo'llar uzunligi esa 7 183 kmga yetgan. Hisob-kitoblarga ko'ra, xarajatlarda bir yil ichida 13,6 foiz, bajarilgan ishlar hajmi esa 4,4 foiz oshgan. Bu holat ham moliyaviy nazorat organlari tomonidan nafaqat sarflangan mablag'lar, balki bir birlik natijaga to'g'ri keladigan xarajatlarda dinamikasini kuzatib borish zarurligini ko'rsatadi.

"Tashabbusli budjet" doirasidagi yo'l qurilishi va ta'mirlash ishlari ham so'nggi yillarda kengaymoqda. 2024-yilda mazkur dastur doirasida 1 trln 918 mlrd so'm hisobiga 4 094,5 km ichki yo'l ta'mirlangan. 2025-yilda esa ushbu yo'nalishda sarflangan mablag'lar 2 trln 782 mlrd so'mga, ta'mirlangan ichki yo'llar uzunligi esa 5 919 kmga yetgan. Natijada moliyalashtirish hajmi qariyb 45 foizga, ta'mirlangan yo'llar uzunligi esa 44,6 foizga oshgan. Bu yo'nalishda xarajatlarda va jismoniy natijalarning o'sish sur'atlari bir-biriga yaqin bo'lgani mablag'lardan foydalanish samaradorligini baholash uchun ijobiy ko'rsatkich sifatida qaralishi mumkin.

Shu bilan birga, yo'l qurilishi va ta'mirlash xarajatlari faqat budjet mablag'lari emas, balki xalqaro moliya institutlarining kredit va investitsiya resurslari ham muhim o'rin egallaydi.

Hisob palatasi ma'lumotlariga ko'ra, hozirgi vaqtda avtomobil yo'llari sohasida umumiy qiymati 2,3 mlrd AQSH dollariga teng 13 ta yirik investitsiya loyihasi amalga oshirilmoqda.

Shundan Osiyo taraqqiyot banki va Osiyo infratuzilmaviy investitsiyalar banki ishtirokidagi umumiy qiymati 512 mln AQSH dollariga teng ikki loyiha bo'yicha maxsus audit o'tkazilgan. 2022–2025-yillarda 6 ta loyiha doirasida 246,3 mln dollar, 2026-yilning yanvar–may oylarida esa yana 25,4 mln dollar investitsiya mablag'lari o'zlashtirilgan.

Mazkur audit natijalari yo'l loyihalarida moliyaviy nazoratni takomillashtirish zarurligini yana bir bor ko'rsatadi. Hisob palatasi ayrim loyihalarda qurilish ishlari jadvalining kechikishi, moliyaviy resurslarning o'zlashtirilishi bilan real qurilish sur'atlari o'rtasidagi nomutanosiblik hamda shartnoma majburiyatlari ijrosida kamchiliklar mavjudligini qayd etgan. Bunday holatlar moliyaviy nazoratni faqat yakuniy tekshiruv shaklida emas, balki loyiha amalga oshirilayotgan davrda uzluksiz monitoring asosida tashkil etish lozimligini ko'rsatadi.

Xulosa

Tadqiqot natijalariga ko'ra, yo'l qurilishi va ta'mirlash xarajatlarini nazorat qilishda faqat moliyaviy hujjatlarni tekshirish bilan cheklanib qolmasdan, bajarilgan ishlarning haqiqiy hajmi, qurilish sifati, loyiha-smeta qiymatining asoslanganligi, shartnoma majburiyatlarining bajarilishi va obyektlarning belgilangan muddatlarda foydalanishga topshirilishi ham kompleks baholanishi lozim. Shuningdek, davlat moliyaviy nazoratida riskka asoslangan audit tizimini keng joriy etish maqsadga muvofiq. Bunda loyiha qiymatining keskin oshishi, qurilish muddatlarining uzaytirilishi, avans to'lovlarining yuqori bo'lishi, to'lovlar va bajarilgan ishlar o'rtasidagi nomutanosiblik, davlat xaridlarida raqobatning pastligi kabi holatlar yuqori risk indikatorlari

sifatida baholanishi kerak. Moliyaviy nazorat samaradorligini oshirish uchun yo‘l qurilishi obyektlari bo‘yicha yagona raqamli monitoring tizimini shakllantirish, davlat xaridlari, g‘aznachilik to‘lovlari, loyiha-smeta hujjatlari va texnik nazorat ma‘lumotlarini o‘zaro integratsiya qilish muhim ahamiyat kasb etadi. Bunday tizim nazorat organlariga obyektlarning moliyaviy va texnik holatini real vaqt rejimida kuzatish imkonini beradi.

Bundan tashqari, GIS texnologiyalari, geolokatsiya, dronlar, mobil skanerlar va boshqa zamonaviy nazorat vositalaridan foydalanish orqali moliyaviy hujjatlarda qayd etilgan ish hajmini amalda bajarilgan ishlar bilan taqqoslash imkoniyatlari kengaytirilishi lozim. Bu bajarilmagan ishlar uchun to‘lov amalga oshirilishi yoki qurilish hajmlarining asossiz oshirib ko‘rsatilishi kabi holatlarning oldini olishga xizmat qiladi.

Yo‘l qurilishi va ta‘mirlash xarajatlari ustidan nazoratni kuchaytirishda natijadorlik auditi alohida o‘rin tutishi kerak. Bunda budget mablag‘larining o‘zlashtirilishi emas, balki qurilgan yoki ta‘mirlangan yo‘lning sifati, xizmat muddati, transport xarajatlarining kamayishi, harakat xavfsizligining yaxshilanishi va hudud iqtisodiy faolligiga ta‘siri asosiy natijaviy mezonlar sifatida baholanishi maqsadga muvofiq.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O‘zbekiston Respublikasi (2013) *O‘zbekiston Respublikasining Budget kodeksi*. 26 dekabr 2013. Toshkent: Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi – LexUZ.
2. O‘zbekiston Respublikasi (2021) *Davlat xaridlari to‘g‘risida*. O‘RQ-684-son Qonun, 22 aprel 2021. Toshkent: Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi – LexUZ.
3. O‘zbekiston Respublikasi (2019) *O‘zbekiston Respublikasining Hisob palatasi to‘g‘risida*. O‘RQ-546-son Qonun, 1 iyul 2019. Toshkent: Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi – LexUZ.
4. O‘zbekiston Respublikasi (2007) *Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida*. O‘RQ-117-son Qonun, 2 oktabr 2007. Toshkent: Qonunchilik ma‘lumotlari milliy bazasi – LexUZ.
5. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi (2025) *Avtomobil yo‘llari qo‘mitasining 2024-yildagi faoliyati yakunlari*. Toshkent: Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi.
6. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi (2026) *Avtomobil yo‘llari qo‘mitasining 2025-yildagi faoliyati yakunlari*. Toshkent: Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi.
7. O‘zbekiston Respublikasi Hisob palatasi (2026) *Xalqaro moliya institutlari ishtirokidagi avtomobil yo‘llari loyihalarining amalga oshirilishi tahlil qilindi*. Toshkent: O‘zbekiston Respublikasi Hisob palatasi.
8. INTOSAI (2019) *ISSAI 100: Fundamental Principles of Public-Sector Auditing*. Vienna: International Organization of Supreme Audit Institutions.
9. INTOSAI (2019) *ISSAI 300: Performance Audit Principles*. Vienna: International Organization of Supreme Audit Institutions.
10. International Monetary Fund (IMF) (2018) *Public Investment Management Assessment: Review and Update*. Washington, DC: International Monetary Fund.