

BUDJET MABLAG'LARI HISOBIDAN YO'L QURILISHI XARAJATLARINING DAVLAT MOLIVAVIY NAZORATINI TAKOMILLASHTIRISH

Azimov Javohir Odil o'g'li

O'zbekiston Respublikasi Bank-moliya akademiyasi magistranti.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22763328>

Annotatsiya. Mazkur maqolada budjet mablag'lari hisobidan moliyalashtiriladigan avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va saqlash xarajatlari ustidan davlat moliyaviy nazoratini tashkil etishning nazariy va amaliy jihatlarini tadqiq etilgan. Yo'l xo'jaligiga yo'naltirilayotgan davlat moliyaviy resurslarining hajmi ortib borayotgan sharoitda mablag'lardan maqsadli, qonuniy, tejamkor va natijador foydalanishni ta'minlash masalalari tahlil qilingan. O'zbekistonda 2024–2025-yillarda amalga oshirilgan yo'l qurilishi va ta'mirlash ishlari, davlat auditi natijalari hamda yo'l infratuzilmasini moliyalashtirish amaliyotidagi mavjud muammolar o'rganilgan. Tadqiqot natijasida yo'l qurilishi xarajatlari ustidan moliyaviy nazoratni riskka asoslangan audit, masofaviy nazorat, raqamli monitoring, geoaxborot texnologiyalari, mustaqil texnik nazorat hamda natijadorlik auditi asosida takomillashtirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: davlat budjeti, yo'l qurilishi, budjet xarajatlari, davlat moliyaviy nazorati, davlat auditi, moliyaviy audit, samaradorlik auditi, davlat xaridlari, risk-tahlil, raqamli nazorat, avtomobil yo'llari.

Abstract. This article examines the theoretical and practical aspects of organizing state financial control over expenditures related to the construction, reconstruction, repair, and maintenance of highways financed by budget funds. Amidst the growing volume of state financial resources allocated to the road sector, the study analyzes issues concerning the targeted, lawful, cost-effective, and efficient use of funds. It reviews road construction and repair activities carried out in Uzbekistan during 2024–2025, the results of state audits, and existing challenges in the financing of road infrastructure. Based on the research findings, proposals and recommendations have been developed to enhance financial control over road construction expenditures through risk-based auditing, remote monitoring, digital surveillance, geoinformation technologies, independent technical supervision, and performance auditing.

Keywords: state budget, road construction, budget expenditures, state financial control, state audit, financial audit, performance audit, public procurement, risk analysis, digital control, highways.

Kirish

Transport infratuzilmasi mamlakat iqtisodiy rivojlanishining muhim tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. Avtomobil yo'llarining sifati ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish tarmoqlarining rivojlanishi, hududlararo savdo, logistika xarajatlari, aholining harakatchanligi hamda hududlarning investitsiyaviy jozibadorligiga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Shu sababli avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va saqlash uchun davlat budjetidan katta hajmdagi moliyaviy resurslar yo'naltirilmoqda.

O'zbekistonda avtomobil yo'llari tarmog'ining umumiy uzunligi 184,6 ming kilometrga yaqin bo'lib, uning 42,4 ming kilometri umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, 142,2 ming kilometri esa shahar va boshqa aholi punktlari ko'chalaridan iborat. 2025-yilda tasdiqlangan dasturlar doirasida jami 15,758 trln so'mlik yo'l qurish va ta'mirlash ishlari bajarilib, 21 553 km avtomobil yo'li qurilgan, rekonstruksiya qilingan yoki ta'mirlangan.

Bunday katta miqdordagi moliyaviy resurslarning yo'l xo'jaligiga yo'naltirilishi davlat moliyaviy nazoratining ahamiyatini yanada oshiradi. Chunki yo'l qurilishida loyiha-smeta qiymatining asossiz oshirilishi, bajarilgan ishlar hajmini noto'g'ri ko'rsatish, qurilish materiallari sifati talablariga rioya qilmaslik, tender jarayonidagi raqobatning cheklanishi, obyektlarning belgilangan muddatda foydalanishga topshirilmasligi va budget mablag'larining samarasiz sarflanishi kabi moliyaviy risklar mavjud.

O'zbekiston Respublikasi Budget kodeksining davlat moliyaviy nazoratiga bag'ishlangan normalarida davlat moliyaviy nazoratining umumiy asoslari, nazorat organlari, prinsiplari, shakllari va usullari belgilangan. Jumladan, kodeksda Davlat budjeti ijrosi ustidan tashqi audit va baholash hamda davlat moliyaviy nazoratini amalga oshirish mexanizmlari nazarda tutilgan.

Shu nuqtai nazardan, budget mablag'lari hisobidan amalga oshiriladigan yo'l qurilishi xarajatlarining davlat moliyaviy nazoratini takomillashtirish dolzarb ilmiy-amaliy masalalardan biri hisoblanadi.

Adabiyotlar sharhi: Davlat xarajatlari ustidan moliyaviy nazorat masalalari iqtisodiy adabiyotlarda davlat moliyasini boshqarishning ajralmas elementi sifatida o'rganilgan. Musgrave va Musgrave davlat xarajatlari samaradorligini davlat resurslarini taqsimlash funksiyasi bilan bog'lab, davlat mablag'larining ijtimoiy natijasini baholash zarurligini ta'kidlaydi (Musgrave and Musgrave, 1989).

Stiglitz va Rosengard (2015) davlat xarajatlarining samaradorligini baholashda sarflangan mablag'larning miqdorinigina emas, balki ushbu xarajatlarning natijasida yaratilgan ijtimoiy va iqtisodiy nafni ham hisobga olish lozimligini qayd etadi. Mazkur yondashuv yo'l qurilishiga sarflangan xarajatlarni faqat moliyaviy hujjatlar asosida emas, balki yo'lning xizmat muddati, harakat xavfsizligi, o'tkazuvchanlik qobiliyati va foydalanish samaradorligi orqali ham baholash zarurligini ko'rsatadi.

INTOSAI tomonidan ishlab chiqilgan ISSAI 100 standartida davlat sektori auditi davlat resurslaridan samarali, tejamkor va qonuniy foydalanishni ta'minlash, davlat tashkilotlarining hisobdorligini oshirishga xizmat qiluvchi tizimli jarayon sifatida tavsiflanadi. Standart davlat auditida risklarni baholash, professional mustaqillik, dalillarning yetarliligi va audit natijalarini kuzatib borishga alohida ahamiyat beradi.

Xalqaro valyuta jamg'armasining Public Investment Management Assessment — PIMA metodologiyasida davlat investitsiyalarini boshqarish uchta asosiy bosqich: investitsiyalarni rejalashtirish, mablag'larni loyihalar o'rtasida taqsimlash va loyihalarni amalga oshirish bo'yicha baholanadi. Bundan tashqari, yirik investitsiya loyihalarini mustaqil ekspertizadan o'tkazish, davlat xaridlari, texnik xizmat ko'rsatish va axborot tizimlari davlat investitsiyalari samaradorligining muhim omillari sifatida qaraladi.

OECD tadqiqotlarida davlat xaridlari, ayniqsa yirik infratuzilma loyihalari, moliyaviy yo'qotishlar va korrupsiya risklari yuqori bo'lgan sohalardan biri sifatida baholanadi. Shu sababli xaridning tendergacha bo'lgan bosqichi, tender jarayoni va shartnoma ijrosi davrida riskka asoslangan nazorat mexanizmlaridan foydalanish tavsiya etiladi.

Shunday qilib, ilmiy va xalqaro amaliyot davlat moliyaviy nazoratining an'anaviy hujjatli tekshiruvdan natijadorlik, risk va raqamli ma'lumotlarga asoslangan audit modeliga o'tishi lozimligini ko'rsatadi.

Tadqiqot metodologiyasi: Tadqiqotda tizimli tahlil, qiyosiy tahlil, statistik guruhlash, dinamik tahlil, induksiya va deduksiya, iqtisodiy taqqoslash hamda ekspert baholash usullaridan foydalanildi.

Tadqiqotning axborot bazasini O'zbekiston Respublikasi Budget kodeksi, "Davlat xaridlari to'g'risida"gi Qonun, "O'zbekiston Respublikasining Hisob palatasi to'g'risida"gi Qonun, O'zbekiston Respublikasi Hisob palatasi, Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi, davlat budjeti ochiq ma'lumotlari, shuningdek INTOSAI, IMF va OECD materiallari tashkil etdi.

Yo'l xo'jaligida davlat moliyaviy nazoratining samaradorligi quyidagi mezonlar asosida baholandi: mablag'larning maqsadli sarflanishi; loyiha-smeta intizomiga rioya etilishi; davlat xaridlarining shaffofligi; qurilish ishlarining haqiqiy hajmi va qiymati; obyektlarning o'z vaqtida topshirilishi; qurilish sifati; yo'lning belgilangan xizmat muddatini ta'minlash; audit natijalariga ko'ra aniqlangan kamchiliklarning bartaraf etilishi.

Tahlil va natijalar

O'zbekistonda so'nggi yillarda avtomobil yo'llari infratuzilmasini rivojlantirish, mavjud yo'llarni rekonstruksiya qilish va ta'mirlash, hududlar o'rtasidagi transport aloqalarini yaxshilash hamda aholining harakatlanishi uchun qulay sharoit yaratishga katta hajmdagi davlat mablag'lari yo'naltirilmoqda. Yo'l qurilishi davlat investitsiya siyosatining eng katta moliyaviy resurs talab qiluvchi yo'nalishlaridan biri hisoblangani sababli ushbu sohada budget mablag'larining maqsadli, qonuniy va samarali sarflanishini ta'minlash davlat moliyaviy nazoratining ustuvor vazifalaridan biri bo'lib qolmoqda.

O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi ma'lumotlariga ko'ra, 2025-yil holatida 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 yo'l infratuzilmasining katta miqyosga ega ekanligini, uni qurish, ta'mirlash va saqlash davlat budjeti uchun sezilarli moliyaviy majburiyatlarni yuzaga keltirishini ko'rsatadi.

Yo'l xo'jaligi uchun sarflanayotgan mablag'larning dinamikasi ham so'nggi yillarda sezilarli o'sishni namoyon etmoqda. Jumladan, 2024-yilda tasdiqlangan dasturlar doirasida 12 trln 391 mlrd so'mlik yo'l ishlari bajarilgan va 21 328 kilometr avtomobil yo'li qurilgan, rekonstruksiya qilingan yoki ta'mirlangan. 2025-yilda esa bajarilgan yo'l ishlarining umumiy qiymati 15 trln 758 mlrd so'mga, qurilgan, rekonstruksiya qilingan va ta'mirlangan yo'llarning

umumiy uzunligi esa 21 553 kilometrga yetgan. Demak, bir yil davomida yo‘l ishlariga yo‘naltirilgan mablag‘lar hajmi qariyb 27,2 foizga oshgan, ayni vaqtda bajarilgan yo‘l ishlarining uzunligi taxminan 1,1 foizga ko‘paygan.

Ushbu nisbat davlat moliyaviy nazorati nuqtai nazaridan alohida e‘tiborni talab etadi.

Biroq xarajatlarning yo‘l uzunligiga nisbatan tezroq o‘shishini bevosita mablag‘larning samarasiz sarflanishi sifatida baholash to‘g‘ri emas. Chunki yo‘l qurilishi qiymatiga asfalt-beton va sement narxi, bitum va boshqa qurilish materiallari bahosi, yo‘lning texnik kategoriyasi, ko‘priklar va yo‘l o‘tkazgichlar qurilishi, hududning geologik sharoiti, mavjud kommunikatsiyalarni ko‘chirish hamda qo‘shimcha muhandislik inshootlarini barpo etish kabi omillar ta‘sir ko‘rsatadi. Shunga qaramay, moliyaviy xarajatlar va erishilgan jismoniy natijalar o‘rtasidagi bunday tafovut davlat nazorati organlari tomonidan loyiha qiymati, qurilish hajmi va yakuniy natijani birgalikda baholash zarurligini ko‘rsatadi.

Davlat dasturlari kesimida ham moliyalashtirish hajmining o‘shishi kuzatilgan. Masalan, 2024-yilda Ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish dasturi doirasida 3 trln 205 mlrd so‘m sarflangan bo‘lsa, 2025-yilda ushbu ko‘rsatkich 3 trln 580 mlrd so‘mga yetgan. Bu qariyb 11,7 foizlik o‘shishni anglatadi. Shu bilan birga, 2024-yilda mazkur dastur doirasida 777,5 kilometr yo‘l rekonstruksiya va ta‘mirlangan bo‘lsa, 2025-yilda bu ko‘rsatkich 463,1 kilometrni tashkil etgan. Ushbu holat qurilish obyektlarining texnik murakkabligi, ish turlarining tarkibi va bir kilometr yo‘lga to‘g‘ri keladigan xarajatlarning chuqur iqtisodiy tahlil qilinishini talab qiladi.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini texnik soz holatda saqlash xarajatlari ham ortib borgan. 2024-yilda mazkur yo‘nalishda 3 trln 811 mlrd so‘mlik ishlar amalga oshirilib, 6 883 kilometr avtomobil yo‘lining holati yaxshilangan. 2025-yilda esa ushbu maqsadlarga 4 trln 330 mlrd so‘m sarflanib, 7 183 kilometr yo‘l ta‘mirlangan va texnik holati yaxshilangan. Natijada mazkur yo‘nalishdagi xarajatlar qariyb 13,6 foizga, ta‘mirlangan yo‘llar uzunligi esa qariyb 4,4 foizga oshgan. Bu esa yo‘lni saqlash xarajatlarida ham nafaqat ajratilgan mablag‘larning o‘zlashtirilishi, balki sarflangan har bir so‘mning natijadorligini baholash muhimligini ko‘rsatadi.

Ayniqsa, “Tashabbusli budjet” dasturi doirasida avtomobil yo‘llariga yo‘naltirilayotgan mablag‘larda sezilarli o‘shish kuzatilgan. 2024-yilda mazkur dastur doirasida 1 trln 918 mlrd so‘m hisobiga 4 094,5 kilometr ichki yo‘l ta‘mirlangan. 2025-yilda esa ushbu yo‘nalishdagi mablag‘lar 2 trln 782 mlrd so‘mga, ta‘mirlangan ichki yo‘llar uzunligi esa 5 919 kilometrga yetgan. Demak, bir yil davomida mablag‘lar hajmi taxminan 45 foizga, ta‘mirlangan yo‘llar uzunligi esa 44,6 foizga oshgan. Bundan tashqari, 2025-yilda hududlarda 2 748,5 kilometr tuproq yo‘llar shag‘allashtirilgan. Mazkur natijalar “Tashabbusli budjet” mexanizmining hududiy yo‘l infratuzilmasini yaxshilashdagi ahamiyati oshayotganligini ko‘rsatadi. Shu bilan birga, jamoatchilik tashabbusi asosidagi loyihalarda mablag‘larning sarflanishi, qurilish sifati va bajarilgan ishlarining haqiqiy hajmi ustidan nazorat mexanizmlarini kuchaytirish zarur.

Yo‘l infratuzilmasiga xalqaro moliya institutlari mablag‘lari ham faol jalb qilinmoqda. 2025-yilda xalqaro moliya institutlari ishtirokidagi loyihalar doirasida 300,3 mln AQSH dollari o‘zlashtirilgan hamda 213,1 kilometr avtomobil yo‘li rekonstruksiya qilingan. Shuningdek, respublika bo‘yicha 320 ta ko‘priklarda ta‘mirlash va tiklash ishlari amalga oshirilgan.

Bu esa yo'l qurilishi xarajatlari ustidan moliyaviy nazorat faqat davlat budjeti mablag'lari bilan cheklanmasdan, xalqaro kreditlar va boshqa qarz mablag'larining ham maqsadli hamda samarali o'zlashtirilishini qamrab olishi kerakligini anglatadi.

Yo'l qurilishi loyihalarida moliyaviy nazoratning dolzarbligini Hisob palatasi tomonidan aniqlangan holatlar ham tasdiqlaydi. 2026-yilda Hisob palatasi Osiyo taraqqiyot banki va Osiyo infratuzilmaviy investitsiyalar banki ishtirokida amalga oshirilayotgan umumiy qiymati 512 mln AQSH dollariga teng bo'lgan ikkita yirik yo'l investitsiya loyihasini auditdan o'tkazgan. Audit ma'lumotlariga ko'ra, sohada ayni paytda umumiy qiymati 2,3 mlrd AQSH dollariga teng 13 ta yirik loyiha amalga oshirilmoqda. Oltita loyiha doirasida 2022–2025-yillarda jami 246,3 mln AQSH dollari, 2026-yilning yanvar–may oylarida esa yana 25,4 mln AQSH dollari investitsiya mablag'lari o'zlashtirilgan.

Audit davomida ayrim loyihalarda moliyaviy va tashkiliy kamchiliklar mavjudligi aniqlangan. Xususan, 644,9 mln dollarlik 4 ta loyihada moliyalashtirish boshlangan bo'lsa-da, investitsiyalarni o'zlashtirish ishlari boshlanmagan. Shuningdek, 28,5 mln dollarlik 6 ta shartnoma bo'yicha qurilish ishlari tasdiqlangan kalendar grafiklardan 12 oygacha kechikayotgani, 4 ta qurilish obyektida esa belgilangan muddatga nisbatan mablag'larning atigi 7–45 foizi o'zlashtirilgani qayd etilgan. Bundan tashqari, 10 ta obyektda ishchi loyihalar o'z vaqtida ishlab chiqilmagan, 4 ta shartnoma doirasidagi 18 ta obyektda davlat ekspertizasi xulosalari olinmagan hamda ayrim hollarda ekspertiza yakunlanmasdan to'lovlar amalga oshirilgan.

Bunday holatlar yo'l qurilishidagi davlat moliyaviy nazorati faqat xarajat hujjatlarini tekshirish bilan cheklanib qolmasligi kerakligini ko'rsatadi. Nazorat jarayonida loyiha-smeta hujjatlarining asoslanganligi, bajarilgan ishlarning real hajmi, qurilish jadvaliga rioya qilinishi, materiallar sifati, pudratchi tashkilotlarning shartnoma majburiyatlarini bajarishi va qurib bitkazilgan yo'lning kelgusidagi xizmat muddati ham baholanishi zarur. Aks holda, budget mablag'larining qonuniy sarflangani tasdiqlangan taqdirda ham, ularning iqtisodiy samaradorligi past bo'lib qolishi mumkin.

Muhokama

Budget mablag'lari hisobidan amalga oshiriladigan yo'l qurilishi xarajatlarini davlat moliyaviy nazoratidan o'tkazish amaliyoti shuni ko'rsatadiki, mazkur sohada nazoratning faqat moliyaviy hujjatlar va smeta ko'rsatkichlariga asoslanishi yetarli emas. Yo'l qurilishi yuqori kapital sig'imiga ega, uzoq muddatli natija beruvchi va ko'plab texnik jarayonlarni o'z ichiga oluvchi soha bo'lgani sababli nazorat moliyaviy, texnik va natijaviy ko'rsatkichlarni o'zaro bog'liq holda baholashi kerak. Ayniqsa, budget mablag'larining o'zlashtirilganligi bilan yo'lning haqiqiy sifati va undan olinadigan ijtimoiy-iqtisodiy samara o'rtasidagi bog'liqlik davlat auditi uchun asosiy mezonlardan biriga aylanishi lozim.

Amaldagi amaliyotda ayrim holatlarda moliyaviy nazorat qurilish ishlari yakunlangandan keyin amalga oshiriladi. Bunday yondashuv aniqlangan xato va kamchiliklarni qayd etish imkonini bersa-da, moliyaviy yo'qotishlarning oldini olish imkoniyatini cheklaydi. Shu sababli davlat moliyaviy nazoratining preventiv xususiyatini kuchaytirish maqsadga muvofiq. Nazorat organlari loyiha-smeta hujjatlari tasdiqlanishi, davlat xaridlari o'tkazilishi, avans va oraliq

to'lovlar amalga oshirilishi hamda qurilish ishlari qabul qilinishi bosqichlarida risklarni aniqlash mexanizmlaridan foydalanishi kerak.

Yo'l qurilishida loyiha qiymatining shakllanishi ham alohida muhokamani talab etadi.

Qurilish materiallari narxlarining o'zgarishi, texnika va yoqilg'i xarajatlari, yo'lning texnik toifasi, tabiiy-geografik sharoit hamda muhandislik inshootlarining mavjudligi yakuniy qiymatga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Shu sababli loyiha qiymatining oshishi har doim ham moliyaviy intizom buzilishi sifatida qaralmasligi kerak. Biroq smeta qiymatining tez-tez qayta ko'rib chiqilishi, qo'shimcha ishlarning ko'payishi va shartnoma qiymatining muntazam oshib borishi yuqori moliyaviy risk belgisi bo'lishi mumkin. Bunday holatlarda davlat moliyaviy nazorati organlari narx shakllanishining asoslanganligi va qo'shimcha xarajatlarning zarurligini chuqur tekshirishi lozim.

Muhim masalalardan yana biri davlat xaridlari jarayonidagi shaffoflikdir. Yo'l qurilishida yirik hajmdagi pudrat shartnomalari tuzilishi ushbu sohani xarid risklariga nisbatan sezgir qiladi.

Tender ishtirokchilari sonining kamligi, bir pudratchining takroriy ravishda g'olib bo'lishi, o'zaro bog'liq korxonalar ishtiroki yoki boshlang'ich narxga juda yaqin takliflarning mavjudligi nazorat organlari uchun avtomatik risk indikatorlari sifatida belgilanishi mumkin. Bunday yondashuv davlat xaridlarida raqobatni kuchaytirish, manfaatlar to'qnashuvini cheklash va budget mablag'larining iqtisod qilinishiga xizmat qiladi.

Yo'l qurilishi obyektlarida bajarilgan ishlarni qabul qilish jarayoni ham davlat moliyaviy nazoratining muhim bo'g'inidir. Moliyaviy hujjatlarda ko'rsatilgan ish hajmi amalda bajarilgan ish bilan mos kelmasligi mumkin. Shu sababli moliyaviy nazorat natijalarini texnik nazorat ma'lumotlari bilan integratsiya qilish zarur. Masalan, asfalt qoplamasining qalinligi, yo'lning kengligi, ishlatilgan materiallarning sifati, yo'l asosining mustahkamligi va boshqa texnik ko'rsatkichlar mustaqil laboratoriya tekshiruvlari orqali tasdiqlanishi maqsadga muvofiq. Bu davlat budjeti mablag'lari evaziga bajarilgan ishlarning nafaqat hujjatlarda, balki amalda ham talab darajasida bo'lishini ta'minlaydi.

Davlat moliyaviy nazoratida raqamli texnologiyalardan foydalanish ham katta imkoniyatlar yaratadi. Yo'l qurilishining joylashuvi, qurilish bosqichlari, bajarilgan ishlar hajmi va moliyalashtirish holatini yagona elektron platformada aks ettirish orqali nazorat organlari real vaqt rejimida ma'lumot olish imkoniga ega bo'ladi. GIS texnologiyalari, dron tasvirlari, geolokatsiya ma'lumotlari va sun'iy yo'ldosh kuzatuvlari yordamida bajarilgan ishlarning joylashuvi va hajmini masofadan turib tekshirish mumkin. Bu ayniqsa hududlarda joylashgan ko'plab yo'l obyektlarini nazorat qilish xarajatlarini kamaytiradi.

Shuningdek, yo'l qurilishi xarajatlari ustidan davlat moliyaviy nazoratining natijadorligini baholash tizimini ham takomillashtirish zarur. Nazorat samarasi aniqlangan moliyaviy xatoliklar miqdori bilangina o'lchanmasligi kerak. Moliyaviy nazorat natijasida qancha mablag'ning noto'g'ri sarflanishining oldi olingani, loyihalarning kechikish darajasi qanchaga qisqargani, qurilish sifatining yaxshilangani va yo'lning xizmat muddati uzaygani kabi ko'rsatkichlar ham inobatga olinishi kerak. Bu davlat auditini jazolovchi mexanizmdan boshqaruv sifatini oshiruvchi vositaga aylantirish imkonini beradi.

Yo'l qurilishidagi yana bir muhim masala obyekt foydalanishga topshirilgandan keyingi nazorat hisoblanadi. Amaliyotda ko'pincha audit qurilish xarajatlariga qaratilib, obyektning keyingi ekspluatatsiya samaradorligi yetarlicha baholanmaydi. Aslida esa yo'lning qisqa muddatda buzilishi, ta'mirlash ehtiyojining tez paydo bo'lishi yoki transport yuklamasiga mos kelmasligi dastlabki qurilish xarajatlarining samarasizligini anglatishi mumkin. Shu bois ex-post audit, ya'ni obyekt foydalanishga topshirilganidan keyingi natijadorlik nazoratini joriy etish muhim ahamiyatga ega.

Xulosa

Budjet mablag'lari hisobidan amalga oshiriladigan yo'l qurilishi xarajatlarining davlat moliyaviy nazoratini takomillashtirish davlat moliyasini samarali boshqarish, budjet mablag'laridan oqilona foydalanish va transport infratuzilmasining sifatini oshirishning muhim shartlaridan biri hisoblanadi. O'tkazilgan tahlillar shuni ko'rsatdiki, so'nggi yillarda O'zbekistonda avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va saqlashga yo'naltirilayotgan moliyaviy resurslar hajmi sezilarli darajada oshgan. Bu esa o'z navbatida ushbu mablag'larning maqsadli, qonuniy, tejamkor va natijador sarflanishi ustidan davlat nazoratini kuchaytirishni talab etadi.

Tadqiqot natijalari yo'l qurilishi xarajatlarini nazorat qilishda faqat moliyaviy hujjatlar va smeta ko'rsatkichlarini tekshirishga asoslangan an'anaviy yondashuv yetarli emasligini ko'rsatdi.

Yo'l qurilishi obyektlarida moliyaviy nazorat loyiha-smeta hujjatlarining asoslanganligi, davlat xaridlari jarayonining shaffofligi, bajarilgan ishlarning haqiqiy hajmi, qurilish sifati, obyektlarning belgilangan muddatlarda foydalanishga topshirilishi hamda erishilgan ijtimoiy-iqtisodiy natijalarni kompleks baholashni o'z ichiga olishi lozim.

Tahlillar davomida yo'l qurilishida loyiha qiymatining oshib borishi, qurilish muddatlarining kechikishi, davlat ekspertizasining o'z vaqtida yakunlanmasligi, shartnomaviy majburiyatlarning to'liq bajarilmasligi va ayrim loyihalarda mablag'larni o'zlashtirish darajasining pastligi kabi risklar mavjudligi aniqlandi. Mazkur holatlar davlat moliyaviy nazoratida preventiv mexanizmlarni kuchaytirish va xatolar sodir bo'lgandan keyin aniqlashdan ko'ra, ularning oldini olishga yo'naltirilgan nazorat tizimini rivojlantirish zarurligini ko'rsatadi.

Shu munosabat bilan yo'l qurilishi xarajatlari ustidan riskka asoslangan davlat auditi tizimini keng joriy etish maqsadga muvofiq. Bunda loyiha qiymatining keskin oshishi, shartnoma muddatlarining uzaytirilishi, avans to'lovlarining yuqori darajasi, bajarilgan ishlar va amalga oshirilgan moliyalashtirish o'rtasidagi nomutanosiblik, bir pudratchining ko'plab tenderlarda takroriy g'olib bo'lishi kabi holatlar avtomatlashtirilgan risk indikatorlari sifatida baholanishi lozim.

Davlat moliyaviy nazoratining samaradorligini oshirish uchun yo'l qurilishi obyektlari bo'yicha yagona raqamli monitoring tizimini yaratish muhim hisoblanadi. Ushbu tizimda loyiha qiymati, moliyalashtirish manbasi, pudratchi tashkilot, davlat xaridlari natijalari, bajarilgan ishlar hajmi, to'lovlar, texnik nazorat va obyektning holati to'g'risidagi ma'lumotlar birlashtirilishi zarur. Bu nazorat organlariga real vaqt rejimida loyihalarining moliyaviy va texnik holatini kuzatish imkonini beradi.

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'zbekiston Respublikasining O'RQ-684-son Qonuni, 22 aprel 2021. Toshkent.
3. O'zbekiston Respublikasi (2019) *O'zbekiston Respublikasining Hisob palatasi to'g'risida*. O'zbekiston Respublikasining O'RQ-546-son Qonuni, 1 iyul 2019. Toshkent.
4. O'zbekiston Respublikasi (2007) *Avtomobil yo'llari to'g'risida*. O'zbekiston Respublikasining O'RQ-117-son Qonuni, 2 oktabr 2007. Toshkent.
5. O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi (2025) *Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2024-yildagi faoliyati to'g'risida hisobot*. 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 to'g'risida hisobot*. 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*. 3 avgust 2026. Toshkent: O'zbekiston Respublikasi Hisob palatasi.
8. O'zbekiston Respublikasi Hisob palatasi (2026) *Hisob palatasi tomonidan 2026-yilning birinchi yarmida amalga oshirilgan ishlar sarhisob qilindi*. 16 iyul 2026. Toshkent: O'zbekiston Respublikasi Hisob palatasi.
9. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti (2025) *Avtomobil yo'llari sohasidagi ishlar holati va navbatdagi vazifalar ko'rib chiqildi*. 9 dekabr 2025. Toshkent: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti rasmiy veb-sayti.
10. INTOSAI (2019) *ISSAI 100: Fundamental Principles of Public-Sector Auditing*. Vienna: International Organization of Supreme Audit Institutions.
11. INTOSAI (2019) *ISSAI 300: Performance Audit Principles*. Vienna: International Organization of Supreme Audit Institutions.
12. INTOSAI (2019) *ISSAI 3000: Performance Audit Standard*. Vienna: International Organization of Supreme Audit Institutions.
13. International Monetary Fund (IMF) (2018) *Public Investment Management Assessment: Review and Update*. Washington, DC: International Monetary Fund.
14. World Bank (2020) *Uzbekistan Public Expenditure Review*. Washington, DC: World Bank. Mazkur hisobotda davlat xarajatlari samaradorligi va davlat investitsiyalarini boshqarish masalalari alohida tahlil qilingan.
15. OECD (2007) *Integrity in Public Procurement: Good Practice from A to Z*. Paris: OECD Publishing.