



DAVLAT – XUSUSIY SHERIKLIKNING MOHIYATI VA IQTISODIY RIVOJLANISHDAGI O‘RNI

THE ESSENCE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AND ITS ROLE IN ECONOMIC DEVELOPMENT

¹*Qurbonova Shohsanam
Tojiddin qizi*

¹*Mustaqil izlanuvchi*

Annotatsiya Abstract

Uzb. - Ushbu maqolada davlat-xususiy sheriklik loyihalarining kelib chiqishi, jahon amaliyotidagi samarali natijalari, shuningdek, davlat-xususiy sheriklikning mazmun-mohiyati, mavjud turlari va olimlarning fikr-mulohazalari bayon etilgan. Bundan tashqari, davlat-xususiy sheriklik loyihalarining afzallik va kamchiliklari ham davlat, ham xususiy sektor uchun asoslab chiqilgan.

Eng. - This article discusses the origins of public-private partnership (PPP) projects, their effective outcomes in international practice, as well as the essence, existing types, and scholars' viewpoints on public-private partnerships. In addition, the advantages and disadvantages of PPP projects for both the public and private sectors are substantiated.

Kalit soʻzlar: Keywords:

❖ *davlat-xususiy sheriklik, xavf, foyda, obyekt, loyiha, qonun.*
❖ *public-private partnership, risk, benefit, facility, project, law.*

Kirish.

Davlat-xususiy sheriklik yurtimizda nisbatan yangi yoʻnalish boʻlib, uning jahon amaliyotidagi samarali natijalari allaqachon oʻz isbotini topgan. Shu sababli, mamlakatimizda davlat va xususiy sheriklik loyihalarining rivoj topishiga xizmat qiladigan qonun va farmoyishlar soʻnggi yillarda ketma-ket ishlab chiqilmoqda hamda hukumat tomonidan amaliyotga tadbiiq etilmoqda.

Masalan, Oʻzbekiston Respublikasining 2019-yil 10-maydagi "Davlat-xususiy sheriklik toʻgʻrisida"gi OʻRQ-537-son qonuni, Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi "2022–2026-yillarga moʻljallangan Yangi Oʻzbekistonning taraqqiyot strategiyasi toʻgʻrisida"gi PF-60-son farmoni, shuningdek, Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 8-maydagi "Oʻzbekiston Respublikasi maktabgacha taʼlim tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish

konsepsiyasini tasdiqlash toʻgʻrisida"gi PQ-4312-son qarori va boshqa hujjatlar DXSh loyihalarining mamlakatimizda har tomonlama manfaatli boʻlishi hamda iqtisodiy xavflarning kamayishiga xizmat qiluvchi qulay huquqiy muhitni yaratishda asosiy bazani tashkil etadi.

Davlatning oʻz majburiyatlarini bajarish funksiyasini qisqa muddatda amalga oshirishda davlat-xususiy sheriklik loyihalari nihoyatda muhim ahamiyat kasb etadi va koʻplab imkoniyatlarni taqdim etadi. Shu bois, mazkur tizimni chuqurroq oʻrganish zarur. Mazkur maqola doirasida ayrim rivojlangan davlatlarning shu yoʻnalishdagi amaliy natijalari ham koʻrib chiqildi.

Mavzuga oid adabiyotlar sharhi.

DXShlar koʻplab iqtisodchi olimlar tomonidan oʻrganilar ekan, ular davlat va jamiyat hayotida gʻoyat manfaatli deb hisoblangan. Jumladan, Varnavskiy

V.G. ta'rifiga ko'ra: "Davlat-xususiy sheriklik — bu davlat va xususiy sektorning davlat va kommunal mulk obyektlariga, shuningdek, ijtimoiy va ma'muriy organlar, muassasalar hamda korxonalar tomonidan amalga oshiriladigan va ko'rsatiladigan xizmatlarga nisbatan o'zaro ta'sirining qonuniy ravishda mustahkamlangan shakli, iqtisodiy faoliyatning keng doirasidagi loyihalar" [1].

A. Beliskaya esa quyidagicha ta'rif beradi: "Davlat-xususiy sektor hamkorligi — davlat hokimiyati organlari va tashkilotlari hamda xususiy tadbirkorlik subyektlarining bevosita davlat manfaatlari va nazorati sohasidagi obyektlarga nisbatan o'zaro manfaatli hamkorligi bo'lib, muhim davlat va jamoat ahamiyatiga ega loyihalarni samarali amalga oshirish maqsadida hamkorlar o'rtasida xavflarni taqsimlashni nazarda tutadi" [2].

Huquqshunos olimlar O.A. Kamolov va N.A. Kuldashvlar esa o'z ilmiy maqolasida quyidagicha e'tirof etishgan: "Hattoki, iqtisodiyoti yuqori darajada rivojlangan davlatlar ham bu tizimni moliyaviy ta'minlashda faqat budjet mablag'lariga tayanib qolmagan. Ya'ni ular tizimni yanada

takomillashtirishda davlat-xususiy sheriklikdan samarali foydalanmoqda" [3].

Tadqiqot metodologiyasi.

Maqola ishidagi muammoni o'rganish uchun tizimli tahlil, ilmiy mushohada, analiz va sintez, induksiya va deduksiya kabi usullaridan keng foydalanilgan.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Davlat-xususiy sheriklik — jamoat transporti tarmoqlari, ijtimoiy obyektlar, ta'lim, sog'liqni saqlash kabi sohalaridagi loyihalarni moliyalashtirish, qurish va ulardan foydalanish uchun qo'llaniladigan usul bo'lib, u davlat organlari va xususiy sektor kompaniyalari o'rtasidagi hamkorlikni o'z ichiga oladi. Loyihani davlat-xususiy sheriklik asosida moliyalashtirish uni samaraliroq va tezroq yakunlash imkonini beradi.

Davlat-xususiy sheriklik, odatda, soliqlik yoki boshqa operatsion daromadlardan foydalanish, javobgarlikdan himoya qilish, shuningdek, xususiy sektor yoki notijorat subyektlariga nominal davlat xizmatlari va mulkka qisman egalik qilish huquqini berishni o'z ichiga oladi.

1-jadval

DXShning afzallik va kamchiliklari*

Davlat – xususiy sheriklikning afzalliklari	Davlat – xususiy sheriklikning kamchiliklari
Davlat-xususiy sheriklik yirik infratuzilma loyihalarini (yo'llar, ko'priklar, shifoxonalar) xususiy moliyalashtirish orqali tezroq amalga oshirish imkonini beradi.	Davlat-xususiy sheriklik ba'zan davlat manfaatlari bilan xususiy foyda o'rtasidagi chegaralarni yo'qotgani, shuningdek, o'z-o'zini sotish yoki ijaraga olish holatlari orqali jamoatchilikni ekspluatatsiya qilishi mumkinligi uchun tanqid qilinadi.
Davlat sektori xususiy sektorni loyihalarni o'z vaqtida va budjet doirasida bajarishga undaydi, iqtisodiy diversifikatsiya esa infratuzilma va bog'liq sohalarda raqobatbardoshlikni kuchaytiradi.	Xususiy sherik davlat-xususiy sheriklikda qurilish kechikishi, xarajat oshishi yoki texnik nuqsonlar kabi xavflarni odatda o'z zimmasiga oladi.
Xususiy sektorning texnologiya va innovatsiyalari davlat sektorining vaqt va budjet intizomini rag'batlantirishi bilan uyg'unlashganda, bu hamkorlik samarali natija beradi.	Xususiy sherik qonuniy yoki tabiiy monopoliya sharoitida o'z xizmatlaridan foydalanishga majbur bo'lgan iste'molchilar guruhiga nisbatan tariflar va to'lovlarni oshirish imkoniyatiga ega bo'lishi mumkin.
xususiy tadbirkor uchun xatarlarga ortiqcha xarajatlar, texnik nuqsonlar va sifat standartlariga javob bera olmaslik kabilar kamayadi.	Xususiy sherik va'da qilingan xizmatni taqdim eta olmasa, mavjudlik xavfiga duch keladi. Masalan, u qamoqxona, shifoxona yoki maktabni boshqarishda xavfsizlik va sifat standartlariga javob bermasligi mumkin.

*Muallif tadqiqotlari natijasida shakllantirildi.

Davlat-xususiy sheriklik odatda transport, kommunal va atrof-muhit infratuzilmasi hamda davlat xizmatlarini ko'rsatish sohalarida mavjud bo'ladi. Shuningdek, DXSh loyihalarida yuzaga keladigan xavf-xatarlar davlat va xususiy sheriklar o'rtasida muzokaralar jarayoni orqali taqsimlanadi.

Garchi jamoat ishlari va xizmatlari odatda davlat organlarining budjet daromadlari hisobidan moliyalashtirilsa-da, ayrim hollarda, masalan, sog'liqni saqlash yoki infratuzilma loyihalarida to'lov mexanizmi xususiy sherik foydasiga bevosita to'lovlar shaklida amalga oshirilishi mumkin. Bunday holatlarga pullik avtomobil yo'llari yoki xususiy shifoxonalar misol bo'la oladi. Bu hollarda foydalanuvchilar xizmatlardan foydalanish evaziga to'g'ridan-to'g'ri to'lovlarni amalga oshiradilar.

Davlat-xususiy sheriklikning shakllanishiga misol sifatida quyidagi holatni keltirish mumkin: agar biror shahar hokimiyati katta miqdordagi qarz yuklamasiga ega bo'lib, kapital talab qiluvchi infratuzilma loyihasini mustaqil ravishda moliyalashtirish imkoniga ega bo'lmasa, xususiy sektor bu jarayonda muhim rol o'ynashi mumkin. Xususan, xususiy korxona loyiha yakunlangandan so'ng operatsion daromad olish evaziga uning qurilish bosqichini moliyalashtirishdan manfaatdor bo'ladi.

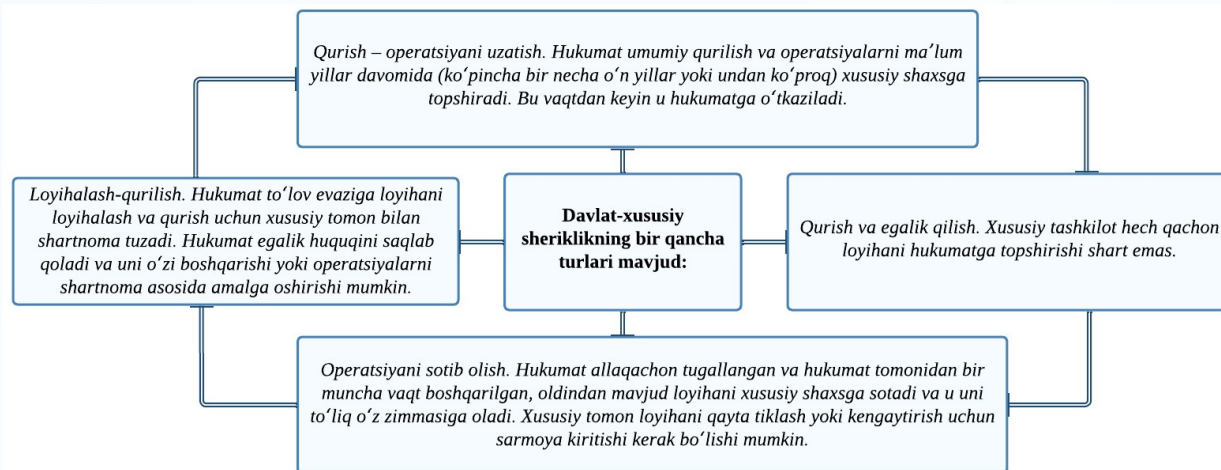
Davlat-xususiy sheriklik shartnomalari odatda 20 yildan 30 yilgacha yoki undan ko'proq muddatga tuziladi. Moliyalashtirish qisman xususiy sektordan kelib tushadi, biroq loyihaning amal qilish muddati davomida davlat sektori yoki foydalanuvchilardan to'lovlarni talab etadi. Shuningdek, talab xavfi pullik yo'llar, ko'priklar yoki tunnellar kabi xizmatlar yoki infratuzilmalardan kutilganidan kamroq foydalanuvchilar mavjud bo'lganda yuzaga keladi. Ammo agar davlat hamkori talab darajasidan qat'i nazar, minimal to'lovni to'lashga rozi bo'lsa, ushbu xavf davlat tomoniga o'tkazilishi mumkin.

Davlat-xususiy sheriklik loyihalari keng jamoatchilik manfaatlari nuqtai nazaridan ham ma'lum xavflarni yuzaga keltirishi mumkin. Ayrim hollarda xususiy operatorlarning davlat bilan hamkorlikdagi faoliyati xizmat ko'rsatish sifati pasayishi yoki javobgarlik mexanizmlarining yetarlicha aniq belgilanmasligi kabi muammolarga sabab bo'ladi.

Davlat-xususiy sheriklik odatda avtomobil yo'llari, aeroportlar, temir yo'llar, ko'priklar va tunnellar kabi transport infratuzilmasi sohasida qo'llaniladi. Munitsipal va ekologik infratuzilmalarga esa suv ta'minoti hamda oqava suv inshootlarini misol keltirish mumkin. Davlat xizmatlari uchun mo'ljallangan obyektlarga maktab binolari, qamoqxonalar, talabalar turar joylari, ko'ngilochar yoki sport inshootlari kiradi.

Davlat-xususiy sheriklikning jahon amaliyotidagi namunalaridan biri sifatida pullik avtomobil yo'llari qurilishini ko'rsatish mumkin. Masalan, Kanadadagi 407 Express Toll Route (407-ekspress pullik avtomobil yo'li) uzunligi 67 milya bo'lib, Ontario provinsiyasi hukumati bilan 99 yillik ijara muddatiga tuzilgan davlat-xususiy sheriklik shartnomasi asosida amalga oshirilgan. Ushbu loyiha doirasida xususiy kompaniya yo'lni loyihalash, qurish, moliyalashtirish va ta'mirlash uchun mas'ul bo'lgan, hamda belgilangan davr mobaynida foydalanuvchilardan to'lov yig'ish huquqiga ega bo'lgan. Biroq, yo'l harakati hajmi va pullik daromadlar hukumat tomonidan kafolatlanmagan [4].

Daromad xavfi — bu DXShning xususiy tomoni infratuzilmani ishlatish orqali o'z xarajatlarini yoki doimiy operatsion xarajatlarini qoplay olmasligi ehtimoli. Pullik yo'llar misolida, bu kutilganidan past transport oqimi yoki belgilangan to'lov stavkalaridagi cheklovlar bilan bog'liq bo'lishi mumkin. Ushbu xavfning oldini olish va kutilmagan holatlarga tayyorgarlik ko'rish uchun oldindan keng qamrovli tadqiqotlar o'tkazish zarur.



1-rasm. Davlat-xususiy sheriklik turlari

Zamonaviy davlat-xususiy sheriklik 20-asr oxirida yangi davlat boshqaruvi, neoliberalizmning kuchayishi va globallashuv bosimi natijasida shakllandi. Ushbu atama risklarni taqsimlash, moliyalashtirish tartibi va shaffoflik talablari bilan yuzlab turli xil uzoq muddatli shartnomalarni qamrab oladi. DXShlar davlat boshqaruvida xususiy sektorning faolligini oshirishga qaratilgan bo'lib, ular butun dunyo hukumatlari tomonidan o'z balansidan tashqari yangi yoki ta'mirlangan davlat sektori aktivlarini moliyalashtirish usuli sifatida qaraladi. Odatda, bu xususiy kapitalning davlat loyihalari va xizmatlarini oldindan moliyalashtirishi, so'ngra DXSh shartnomasi davomida foyda olish maqsadida soliq to'lovchilar yoki foydalanuvchilardan daromad yig'ishni o'z ichiga oladi.

Davlat-xususiy sheriklikning ilk shakllarini ayrim tarixiy misollarda kuzatish mumkin. Masalan, Misr hukumdori Muhammad Ali (1769–1849) 1800-yillarning boshlarida mamlakatni modernizatsiya qilish siyosatini yuritgan. U jamoat ishlarini minimal xarajat evaziga tashkil etish maqsadida sanoat, qishloq xo'jaligi, harbiy va infratuzilma sohalarini isloh qilish uchun "imtiyozlar tizimi"dan foydalangan [5].

Qo'shma Shtatlardagi dastlabki infratuzilmaning katta qismi ham davlat-xususiy sheriklikka o'xshash shakllarda barpo

etilgan. Bunga 1792-yilda ishga tushirilgan Pensilvaniyadagi Filadelfiya–Lankaster Turnpike yo'li, 1808-yilda Nyu-York va Nyu-Jersi o'rtasidagi dastlabki paroxod liniyasi, 1815-yilda Nyu-Jersida ijaraga olingan temir yo'llar (jumladan, mamlakatdagi ilk temir yo'l) hamda zamonaviy elektr tarmog'ining shakllanishi misol bo'la oladi.

20-asr oxiri va 21-asr boshlarida butun dunyo bo'ylab hukumatlar tomonidan DXSh kelishuvlaridan foydalanishga nisbatan aniq tendensiya kuzatildi. Davlat xaridlari modelini o'zgartirish bosimi neoliberal burilish bilan chambarchas bog'liq edi. Siyosat tashabbuskorlari 1970–1980-yillarda davlat qarzining o'sib borayotgan darajasiga nisbatan xavotirlarga javoban DXShni muqobil yechim sifatida ilgari surdilar. Ular infratuzilmaga xususiy sarmoya kiritishni rag'batlantirishga intildilar [6].

1992-yilda Buyuk Britaniyada Bosh vazir Jon Meyjorning konservativ hukumati tomonidan davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirishga qaratilgan birinchi tizimli dastur – "Xususiy moliya tashabbusi" (Private Finance Initiative) joriy etildi. Dastur davlat sektorining qarzga bo'lgan talabini kamaytirishga qaratilgan bo'lsa-da, uning davlat byudjetiga ta'siri ko'proq nazariy tusda edi. Dastlab xususiy sektor bu tashabbusga sust qiziqish bildirgan, davlat sektori esa uni amalga oshirishga qarshi bo'lgan. 1993-yilda Moliya

kansleri bu jarayonni "hafsalasiz darajada sekin" deb ta'riflagan. Siyosatni jadallashtirish uchun Jon Meyjor London shahridagi xususiy moliya tashabbuskorlari bilan aloqalar o'rnatib, buxgalteriya va konsalting firmalari bilan hamkorlik qiluvchi muassasalar tarmog'ini yaratdi [7].

Toni Bler o'zining birinchi bosh vazirlik davrida Buyuk Britaniyada davlat-xususiy sheriklikni davlat xaridlari loyihalarining me'yoriy shakliga aylantirdi. Shu bilan bir vaqtda, Iqtisodiy hamkorlik va taraqqiyot tashkilotiga (IHTT) a'zo bo'lgan ko'plab mamlakatlarda DXSh amaliyoti tasodifiy tarzda shakllanib bordi. Dastlab ularni amalga oshirgan hukumatlar mafkuraviy jihatdan neoliberal yo'nalishda bo'lib, daromadlari cheklangan edi; ular siyosiy va moliyaviy sabablarga ko'ra davlat xaridlarining muqobil shakllarini sinab ko'rishga moyil edilar. Dastlabki DXSh loyihalari odatda boy va siyosiy jihatdan ta'sirli tadbirkorlar tomonidan ilgari surilgan. Shu sababli har bir mamlakat DXSh tajribasini turli sohalarda sinovdan o'tkaza boshladi. O'sha davrda DXSh davlat xizmatlarini ko'rsatish tizimida tub islohot sifatida ko'rilgan.

Birinchi dunyo mamlakatlarida boshlangan DXShlar tez orada rivojlanayotgan mamlakatlarda ham katta e'tiborga sazovor bo'ldi. Bunga sabab — DXSh modeli o'tish davridagi mamlakatlarda infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishning yangi manbalarini taqdim etish orqali ish o'rinlari yaratish va iqtisodiy o'sishga hissa qo'shish imkonini berganidir. Biroq, bunday mamlakatlarda investorlar huquqlari kafolatlarining yo'qligi, tijorat maxfiyligi bo'yicha qonunlarning sustligi hamda davlat infratuzilmasiga ajratiladigan mablag'larning yetishmasligi bu jarayonni murakkablashtirdi. Bundan tashqari, foydalanuvchi to'lovlaridan olinadigan daromadlar ko'pincha barqaror emas edi. Jahon bankining Davlat-xususiy infratuzilma bo'yicha maslahat forumi ushbu muammolarni yumshatishga intilmoqda.

Ko'pgina DXSh infratuzilmalarining o'ziga xos jihati — dastlabki moliyalashtirishning asosiy qismi xususiy sektor tomonidan amalga oshirilishidir. Bu usul mamlakatga qarab sezilarli farq qiladi. Masalan, Buyuk Britaniyada DXShlar uchun bank kreditlari o'rniga obligatsiyalar ishlatiladi, Kanadada esa DXSh loyihalari odatda besh yil ichida qaytarilishi kerak bo'lgan kreditlar orqali moliyalashtiriladi va keyinchalik qayta moliyalashtiriladi.

Davlat-xususiy sheriklikning ayrim turlarida xizmatdan foydalanish xarajatlarini to'liq foydalanuvchilar qoplaydi. Masalan, 19-asr boshlaridagi Torontoning Yonge ko'chasi va Ontariodagi 407-sonli avtomagistral kabi pullik yo'llarda bu amaliyot qo'llanilgan. Boshqa turlarda esa kapital qo'yilmalar xususiy sektor tomonidan amalga oshirilib, davlat bilan tuzilgan shartnomalar asosida xizmat ko'rsatish xarajatlari to'liq yoki qisman davlat tomonidan qoplanadi. Masalan, Mario Kuomo ko'prigi DXSh shaklida qurilgan bo'lib, foydalanishga topshirilganidan bir yil o'tib uning po'lat to'sinlarini bog'lab turuvchi bir qancha murvatlar ishdan chiqqan edi.

Odatda, xususiy sektor shartnoma muddati davomida aktivni ishlab chiqish, qurish, saqlash va ekspluatatsiya qilish uchun maxsus maqsadli kompaniya (SPV) tashkil etadi. Hukumat loyihaga sarmoya kiritgan hollarda (lekin har doim ham emas), ushbu kompaniyada ulushga ega bo'ladi. Xususiy sektor tarkibiga odatda qurilish pudratchilari, texnik xizmat ko'rsatuvchi kompaniyalar va sarmoyadorlar kiradi. Qurilish pudratchilari va texnik xizmat ko'rsatuvchilar aksariyat hollarda loyiha aksiyadorlari hisoblanadi, sarmoyadorlar esa loyiha kreditorlari sifatida ishtirok etadilar.

Ba'zan hukumat DXShga natura shaklida — ya'ni mavjud aktivlarni topshirish orqali — hissa qo'shadi. Infratuzilma sohasida, ayniqsa jamoat tovarlarini yaratishga qaratilgan loyihalarda hukumat loyiha iqtisodiy jihatdan foydali bo'lishi uchun bir martalik grant

shaklida kapital subsidiyasini taqdim etishi mumkin. Boshqa hollarda esa hukumat daromad subsidiyalari, jumladan soliq imtiyozlari yoki belgilangan muddatga kafolatlangan yillik to'lovlar orqali ham qo'llab-quvvatlaydi.

Davlat-xususiy sheriklik (DXSh) doirasida turli xil xavf-xatarlar mavjud. Eng keng tarqalganlaridan biri – xarajatlarni to'g'ri baholamaslik xavfi. Ko'pincha loyihaning taxminiy xarajatlari kechikishlar yoki kutilmagan holatlar sababli ortib ketadi, bu esa dastlabki prognozlardan yuqori xarajatlarga olib keladi. Yana bir muhim xavf – siyosiy barqarorlikning o'zgarishi, ya'ni hukumat almashinuvi natijasida loyihalarining qisqarishi yoki byudjet mablag'larining kamayishidir.

DXShlar doirasida yaratilgan xususiy monopoliyalar ba'zan ijaraga intilish (rent-seeking) holatlarini keltirib chiqaradi, bu esa foydalanuvchilar yoki soliq to'lovchilar uchun xarajatlarning oshishiga olib keladi.

Ba'zi davlat-xususiy sheriklik turlari yangi texnologiyalarni ishlab chiqish bilan bog'liq bo'lib, ular foyda taqsimoti shartnomalarini o'z ichiga oladi. Bunday hollarda texnologiya tijoratlashtirilgach, daromadlar ixtirochi va jamoatchilik o'rtasida

taqsimlanadi. Foyda taqsimoti bitimlari ma'lum muddatga yoki abadiy bo'lishi mumkin.

Xulosa va takliflar.

Maqola so'ngida shuni ta'kidlash joizki, davlat-xususiy sheriklikda loyihaning qonuniyligi va iqtisodiy jihatdan barcha omillarning puxta o'rganilishi hukumat hamda xususiy sektor uchun samarali natijaga erishish imkonini beradi.

Bugungi kunda mamlakatimizda barcha sohalarda bo'lgani kabi iqtisodiyotda ham jadal islohotlar olib borilmoqda. "Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida"gi Qonunda (O'RQ-537) ta'kidlanganidek, DXSh loyihalarida korrupsion holatlarga yo'l qo'yilmasligi, tenderlarning shaffof o'tkazilishi hamda taraflarning majburiyatlari huquqiy jihatdan mustahkam belgilab qo'yilgan.

Bunda davlat organlarining tashabbuskor bo'lishi g'oyat muhim ahamiyat kasb etadi. Taklif sifatida aytish mumkinki, xususiy mulkdorlar uchun har bir viloyat hokimliklari o'z hududidagi mavjud muammolar va ehtiyojlardan kelib chiqib, DXSh loyihalarini ishlab chiqish hamda ularni amaliyotga tatbiq etish bo'yicha takliflar tayyorlashlari lozim.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Varnavskii V., Tsvirkun A. *Public-private partnerships in large-scale infrastructure in Russia: Opportunities and challenges* //2017 Tenth International Conference Management of Large-Scale System Development (MLSD). – IEEE, 2017. – P. 1-4.
2. Белицкая А. В. *Государственно-частное партнерство: понятие, содержание, правовое регулирование: дис. – диссертация на соискание ученой степени к. ю.*, 2011.
3. Kamolov A.U., Kuldashv N.A. "Jamoat xavfsizlik sohasida davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish" *Siyosatshunoslik, huquq va xalqaro munosabatlar jurnali*/ 2022-y.
4. Prozzi J. et al. *Design-build agreements: a case study review of the included handover requirements.* – Southwest Region University Transportation Center (US), 2009. – №. SWUTC/09/167866-1.
5. Buxbaum, Jeffrey N. (2009). *Public-Sector Decision Making for Public-Private Partnerships.* Washington, DC: Transportation Research Board.
6. Gurara D. et al. *Trends and challenges in infrastructure investment in developing countries* //International Development Policy| Revue internationale de politique de développement. – 2018. – №. 10.1.
7. Akbiyikli R., Eaton D. *Private finance initiative (PFI): unity in diversity in public sector service provision* //4th International Postgraduate Conference, 1st and 2nd April. – 2004.