
LOYIHA KONSEPSIYASI

A-379 "Navoiy-Uchquduq" avtomobil
yo'lining 0-289 km qismini rekonstruksiya
qilish loyihasi

2026

MUNDARIJA

BOB 1. STRATEGIK SALOHIYAT	3
1.1. MILLIY KOMPETENSIYA.....	3
1.2. SANOAT VA INSTITUT SALOHIYATI	9
1.3. MAQSADLAR VA YUTUQLAR, BU LOYIHA NATIJASIDA AMALGA OSHIRILADI	15
BOB 2. LOYIHA MAQSADI	17
2.1. LOYIHA MAQSADI.....	18
2.2. LOYIHA ISHTIROKCHILARI	21
2.3. AMALGA OSHIRILGAN SHUNGA O‘XSHASH LOYIHALARNI TAHLIL QILISH	24
BOB 3. LOYIHA TAVSIFI	30
3.1. LOYIHA NARXI VA MOLIYALASHTIRISH MANBALARI	42
3.2. QARZNI QAYTARISH MANBALARI, LOYIHADA ISHTIROK	44
BOB 4. LOYIHA BAHOLASHI	47
4.1. TEXNIK IMKONIYATLARNI BAHOLASH	47
4.2. DASTLABKI IQTISODIY VA MOLIYAVIY TAHLIL	59
4.3. IJTIMOYIY JIHATLAR	94
BOB 5. LOYIHANING ASOSIY XAVFLARI	97
5.1. LOYIHA XAVFLARI VA OLDINI OLISH CHORALARINI UMUMIY BAHOLASH	97

1-BOB. STRATEGIK SALOHİYAT

1.1. MILLIY KOMPETENTSIYA

O'zbekiston Respublikasi yo'l va transport infratuzilmasini rivojlantirishda mustahkam poydevorga ega bo'lib, bu so'nggi yillarda yirik investitsiya loyihalarining doimiy amalga oshirilishi bilan tasdiqlanadi. "O'zbekiston - 2030" milliy strategiyasi doirasida, 53-bandga muvofiq "O'zbekiston Respublikasi global transport va logistika tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtirish va milliy transport tizimining salohiyatini oshirish"ga muvofiq, amalga oshirilayotgan loyiha asosiy vazifalardan biri bo'lib, zamonaviy va xavfsiz transport tarmog'ini rivojlantirish, xalqaro logistika yo'nalishlariga integratsiyalashga va barqaror iqtisodiy o'sishni ta'minlashga hissa qo'shmoqda.

Yana bir muhim omil — respublikaning barqaror makroiqtisodiy holati bo'lib, valyuta rejimining liberallashtirilishi, tashqi iqtisodiy munosabatlarning diversifikatsiyasi va transport hamda logistika sohasidagi xalqaro tashabbuslarda faol ishtirok etish (masalan, TRACECA dasturi, Bir kamar, bir yo'l tashabbusi, CAREC chegaralararo koridorlarni rivojlantirish dasturi va boshqalar) tomonidan qo'llab-quvvatlanadi.

O'zbekiston hukumati respublika hududidan o'tuvchi xalqaro koridorlarni rivojlantirishga, transport yo'llarini yangilash hamda O'zbekiston transport infratuzilmasini yaxshilashga katta ahamiyat beradi. Xalqaro yuk tashish hajmini oshirish va respublika hududi orqali tranzit yuk tashishni jalb qilish masalalarini to'liq hal qilish uchun bugundan respublika transport-logistika kompaniyalari tomonidan ko'rsatiladigan xizmatlar sifatini yaxshilash bo'yicha faol ish boshlash zarur. Shu nuqtai nazardan, respublika iqtisodiy rivojlanishining ustuvor yo'nalishlaridan biri O'zbekistonning korxonalarida

xalqaro standartlarga javob beradigan sifat boshqaruvi tizimlarini joriy etish bo'ldi.



Xalqaro koridorlar

Trans-Afg'on xalqaro transport koridori Termez (O'zbekiston) - Mazari Sharif - Herat (Afg'oniston) - Bandar Abbas (port) va Chobahor (port) (Eron).

Andijan-Osh-Sarytash-Irkeshtam-Kashgar transport koridori O'zbekiston va Xitoy o'rtasidagi quruqlik aloqalarini bog'lovchi eng qisqa yo'ldir. (Xitoy Xalq Respublikasi, Qirg'iziston Respublikasi va O'zbekiston Respublikasi o'rtasida Xalqaro Yo'l Harakati bo'yicha Uch tomonlama kelishuv 1998-yil fevralda imzolangan).

Xalqaro transport koridori O'zbekiston – Turkmaniston – Eron – Oman – Qatar. (Geoiqtisodiy hamkorlik rivojlanishida yangi sahifa ochadigan ushbu transport yo'nalishi O'zbekistondan Farab orqali Turkmanistonga va

Seraxs orqali Eronga, u yerdan Fors ko'rfaziga yetib borib, Oman va Qatar portlariga yetib boradi).

Mavjud transport yo'llari (avtomobil transporti) dengiz portlariga olib boriladi.

Toshkent – Qizil-Orda – Aralsk – Aktyubinsk – Boltiq portlari.

Toshkent – Shymkent – Balkhash – Astana – Petukhovo – Chelyabinsk – Moskva.

Toshkent – Chardjou – Nukus – Guryev – Astraxan – Qora dengiz portlari.

Toshkent – Shymkent – Olmaota – Semipalatinsk – Uzoq Sharq portlari.

O'zbekistondan o'tuvchi avtomagistrallar Rossiya, Qozog'iston, Qirg'iziston, Xitoy, Turkiya, Eron va Yevropa hamda Osiyoning boshqa ko'plab davlatlari orqali import qilingan tovarlar va tranzit yuklarni tashishga xizmat qiladi. Agar biz shu pozitsiyalardan davom etsak, yo'l yuk tashish rivojlanishiga ustuvor ahamiyat berish zarur.

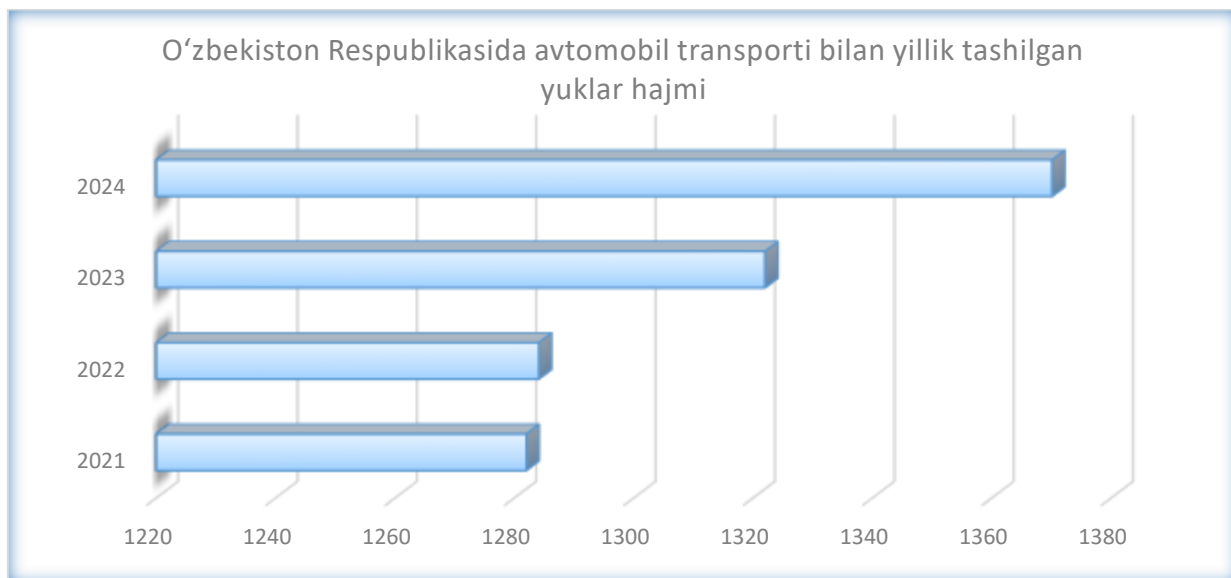
Mustaqillik yillarida Respublika zamonaviy yo'llarni rivojlantirish, eng muhim tranzit transport yo'llarini to'liq rekonstruksiya va ta'mirlash bo'yicha maqsadli ishlar olib bordi.

Yo'l transportining roli vaqt o'tishi bilan oshadi, chunki u tezroq va ishonchliroq, shuningdek, tovarlarning yo'qolishi yoki zarar ko'rish xavfi pastroq bo'ladi. Shu bilan birga, ko'plab tez buziladigan mahsulotlar va shoshilinch tovarlar uchun avtomobil transporti yagona haqiqiy transport vositasi hisoblanadi. Shu sababli, avtomobil transporti O'zbekistondan eksport qilinadigan qishloq xo'jaligi mahsulotlari, to'qimachilik va boshqa asosiy bo'lmagan tovarlarni tashishda afzal ko'riladigan vosita hisoblanadi.

Xalqaro tovarlarni tashish uchun samarali logistika tizimini joriy etish transport xarajatlarini kamaytiradi, natijada Markaziy Osiyo davlatlari

tovarlarining xorijiy bozorlardagi raqobatbardoshligi oshadi.

Statistik ma'lumotlarga ko'ra, avtomobil transportining ulushi kuzatilgan turlar orasida yuk tashishda ustunlik qiladi (1021,7 million tonna). 55,9 million tonna yuk temir yo'l orqali jo'natilgan. 45,5 million tonna gaz quvur tashish orqali nasoslangan. Havo transportida yuk tashish bo'yicha nisbatan past ko'rsatkich — 9,0 ming tonna qayd etilgan.

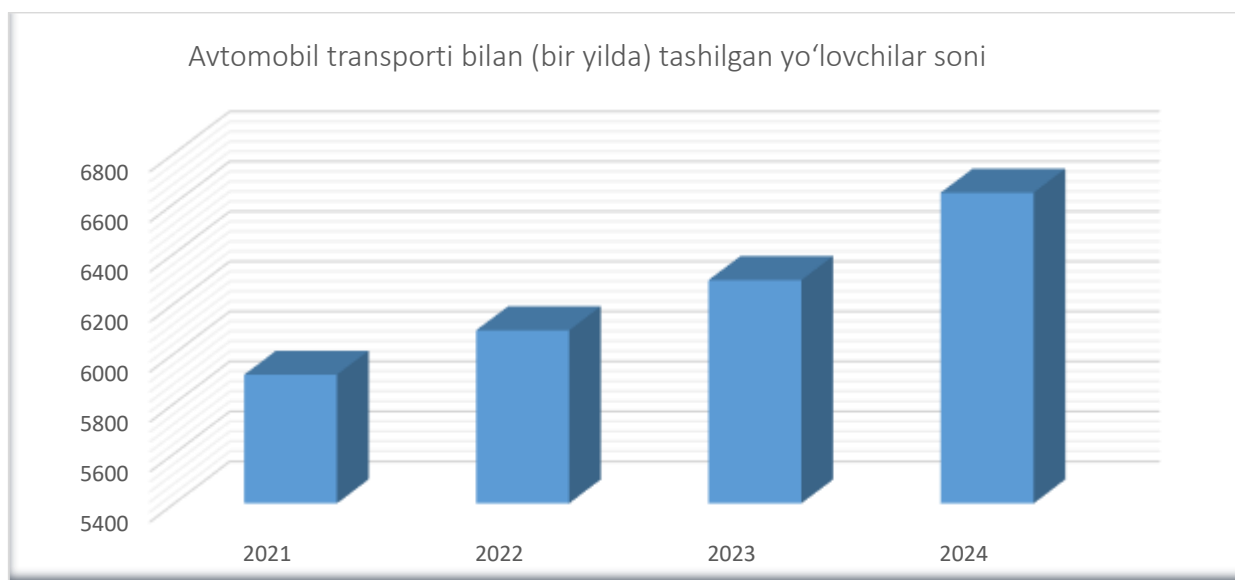


2025-yil oxirida barcha transport vositalari orqali 1 601,0 million tonna yuk tashilgan. 2024-yil bilan solishtirganda, 4,3% o'sish kuzatildi. 1 434,5 million tonna yuk avtomobil orqali, 107,9 million tonna temir yo'l orqali va 58,4 million tonna gaz quvur orqali tashilgan. Havo transportida esa bu ko'rsatkich 205,2 ming tonna deb qayd etilgan.

2025-yilda barcha transport turlari bo'yicha yuk aylanmasi hajmi 84,021,1 million tonna-km ni tashkil etdi (1,9% o'sish). Yuk aylanmasining umumiy hajmida eng katta ulush temir yo'l transportiga tushdi — 33,8% yoki 28,384,1 million tonna-km.



2024-yilda jami 6932,7 million yo'lovchi O'zbekiston Respublikasiga tashilgan, 2023-yilning shu davriga nisbatan o'sish sur'ati 6,9% ni tashkil qilgan. 2023-yilda tashilgan yo'lovchilar soni 6483,7 million kishiga yetdi, o'tgan yilga nisbatan o'sish sur'ati 3,8% ni tashkil etdi. 2024-yilda yo'l orqali yo'lovchi aylanmasi hajmi 139988,2 million yo'lovchi-km ni tashkil etdi (2023-yilda — 4% ko'p).



2025-yilda barcha transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish 2024-yilga nisbatan 5,3% ga oshib, 7,299,5 million kishiga yetdi.

Yo'lovchi oqimining o'sishi yo'l orqali 5,2%, havo orqali 28,5%, metro orqali 6,1% va temir yo'l orqali 5,0% o'sishi bilan bog'liq bo'ldi.

	Объем	Темп роста, в %
Перевезено пассажиров транспортом, в млн пасс.	7 299,5	105,3
железнодорожным	10,5	105,0
автомобильным	6 989,0	105,2
воздушным	9,7	128,5
городским электрическим	290,3	106,0
из них:		
метрополитен	286,8	106,1
трамвай	2,9	101,2
троллейбус	0,6	98,9

Yo‘lovchi aylanishi 5,8% ga oshib, ya'ni 9,636,8 million yo‘lovchi-km ga oshib, 174,896,0 million yo‘lovchi-km ga yetdi. Havo transportida yo‘lovchi almashinuvi nisbatan yuqori o‘shish sur'ati kuzatildi — 123,0%, temir yo‘l transportida esa 105,6% ni tashkil etdi.

	Объем	Темп роста, в %
Пассажирооборот транспорта, в млн пасс.-км	174 896,0	105,8
железнодорожного	4 299,7	105,6
автомобильного	144 862,2	103,5
воздушного	23 615,9	123,0
городского электрического	2 118,2	106,0
из них:		
метрополитена	2 090,5	106,1
трамвая	10,2	101,2
троллейбуса	17,5	98,7

Avtomobil transportida 6 989,0 mln nafar yo‘lovchi tashildi, o‘shish sur'ati 105,2 %ni tashkil etdi, yo‘lovchi aylanmasi esa 2024 yilga nisbatan 3,5 %ga oshdi.

O‘zbekiston hukumati uchun respublikaning barcha hududlarini ishonchli bog‘lovchi hamda mintaqaviy va jahon bozorlariga chiqishni ta‘minlovchi O‘zbekiston Milliy avtomagistrali tarkibiga kiruvchi avtomobil yo‘llarini qurish va rekonstruksiya qilish loyihalarini jadallashtirish alohida ahamiyat kasb etadi.

Yuqorida ko‘rsatilgan uchastkani to‘liq rekonstruksiya qilish maqsadida Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi A-379 “Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lining 0–289 km qismini rekonstruksiya qilish loyihasining tashabbuskori hisoblanadi.

Yo'l nomi	Viloyat	Viloyatlar bo'yicha bo'limlar, km	Umumiy uzunlik, km
A-379 "Navoi-Uchkuduk" avtomobil yo'lining 0-289 km qismi	Navoiy viloyati	0-289	289 km

Bu qismdagi yo'l yuzasi eskirgan (ta'mirlash ishlari 20-25 yil oldin amalga oshirilgan), hozirda yo'l yuzasi va zichligining 50% yo'qolgan, yo'lni qayta qurish zarur. Yo'lning eni 2 tasmadan iborat.

A-379 avtomagistrali transport infratuzilmasining muhim qismi bo'lib, O'zbekiston Respublikasining markaziy va shimoliy hududlarini bog'laydi, Navoi-Uchkuduk va Navoi viloyati o'rtasida barqaror transport aloqasini ta'minlaydi, shuningdek, Qozog'istonga xalqaro transport yo'nalishlariga chiqish yo'lini tashkil etadi.

1.2. SANOAT VA INSTITUT SALOHİYATI

A-379 avtomobil yo'li Navoiy viloyati hududlari orqali, jumladan Qozog'iston yo'nalishiga olib boruvchi tumanlar orqali o'tadi. Ushbu hududlar rivojlangan sanoat salohiyati va faol tOTBirkorlik faoliyatiga ega bo'lib, mazkur avtomobil yo'lini mamlakat iqtisodiyoti uchun strategik ahamiyatga ega transport yo'lagiga aylantiradi.

Navoi viloyati

Sanoat salohiyati

A-379 avtomobil yo'li o'tuvchi hudud turli tarmoqlarni qamrab olgan sanoat korxonalarining yuqori darajada jamlanganligi bilan tavsiflanadi:

- **Konchilik va energetika**

Navoi viloyati O'zbekistonning yetakchi sanoat viloyati bo'lib, 27 trillion soumdan ortiq sanoat mahsulotlari ishlab chiqaradi (2026-yil boshidagi ma'lumotlar). Yo'l xomashyoni qayta ishlash zavodlari va eksport manzillariga samarali tashishni ta'minlaydi.

O'zbekiston Respublikasi hududlari bo'yicha sanoatning asosiy ko'rsatkichlari

	Объем, млрд сум	Индекс физического объема, %
Республика Узбекистан	1 101 130,8	106,8
Республика Каракалпакстан	29 094,0	105,3
области:		
Андижанская	107 885,0	107,2
Бухарская	53 490,1	107,1
Джизакская	35 256,2	114,3
Кашкадарьинская	47 788,6	107,2
Навоийская	195 226,4	108,3
Наманганская	40 087,4	109,1
Самаркандская	57 767,5	108,5
Сурхандарьинская	18 833,2	109,3
Сырдарьинская ¹⁾	26 284,3	108,7
Ташкентская	170 294,1	106,6
Ферганская	59 364,4	107,3
Хорезмская	34 276,1	108,4
г. Ташкент	207 285,2	107,3

2025-yilda O'zbekiston Respublikasi sanoat ishlab chiqarish tuzilmasidagi eng katta ulushni ishlab chiqarish sanoatiga – 947,2 trillion soumga – to'g'ri keldi, umumiy sanoat hajmidagi ulushi 86,0%, kon sanoati va

kon qazib olish sohasiga 77,0 trillion soum (7,0%), elektr energiyasi, gaz, bug' va konditsionerga 70,8 trillion sum (6,4%), shuningdek, suv ta'minoti xizmatlariga to'g'ri keldi, 6,1 trillion soum (0,6%) chiqindilarni kanalizatsiyalash, yig'ish va yo'q qilish



Структура промышленного производства состоит из 4 основных секций – В, С, Д, Е:

В – горнодобывающая промышленность и разработка карьеров;

С – обрабатывающая промышленность;

Д – электроснабжение, подача газа, пара и кондиционирование воздуха;

Е – водоснабжение, канализация, сбор и утилизация отходов.

- **Qurilish materiallari ishlab chiqarish Viloyat faol ravishda sement, g'isht, beton va boshqa qurilish materiallarini ishlab chiqaradi, ular A-379 yo'li orqali mamlakatning markaziy va g'arbiy qismlaridagi qurilish maydonchalari va sanoat korxonalariga tashiladi.**
- **Yengil va to'qimachilik sanoati**To'qimachilik sanoati Navoi viloyatida rivojlangan. A-379 orqali transport aloqasi xomashyo va tayyor mahsulotlarni ichki va xorijiy bozorlarga, jumladan Markaziy Osiyo va Yevropa mamlakatlariga yetkazib berishni ta'minlaydi.
- **Oziq-ovqat va qayta ishlash sanoati Viloyatviy sanoat qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlash, oziq-ovqat va ichimliklar ishlab chiqarishni o'z ichiga oladi. Yo'l buziladigan mahsulotlarning**

o'z vaqtida logistikasini ta'minlaydi, bu sifatni saqlash va yo'qotishlarni kamaytirish uchun juda muhim.

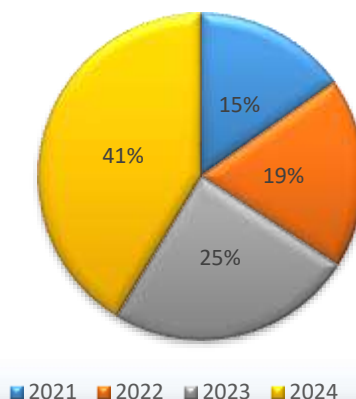
Yo'nalish bo'ylab rivojlangan sanoat infratuzilmasi **yuk tashish darajasining** yuqori darajasini, yo'lda harakatning oshishini va transport tizimini modernizatsiya qilish zaruratini keltirib chiqaradi. A-379 **logistika xarajatlarini kamaytirishda, savdo aylanmasini tezlashtirishda va viloyatviy korxonalar mahsulotlarining raqobatbardoshligini** oshirishda muhim rol o'ynaydi.

Navoiy viloyati o'zining tabiiy boyliklari bilan butun dunyoga mashhur. Bu yerda Mendeleyev davriy jadvalidagi deyarli barcha elementlarni uchratish mumkin. Shu bois hududning konchilik, metallurgiya, neft-gaz va kimyo sanoati tarmoqlari yildan-yilga jadal rivojlanib bormoqda. Shu bilan birga, qurilish materiallari ishlab chiqarish sohasida ham barqaror o'sish kuzatilmoqda. Tarmoqqa zamonaviy texnika va texnologiyalar joriy etilib, ko'plab loyihalar amalga oshirilmoqda, yangi ishlab chiqarish quvvatlari ishga tushirilmoqda hamda mavjud korxonalar modernizatsiya qilinmoqda. Natijada sifatli va zamonaviy qurilish materiallarining keng assortimenti ishlab chiqarilmoqda.

Tahlillarga ko'ra, joriy yilda Navoiy viloyatida 2 trln 675 mlrd so'mlik qurilish materiallari ishlab chiqarilishi rejalashtirilgan. Jumladan, yanvar-iyul oylarida ishlab chiqarish hajmi 2 trln 252,7 mlrd so'mni tashkil etdi.

Mahalliyashtirish dasturi doirasida esa 566,4 mlrd so'mlik mahsulot ishlab chiqarish rejalashtirilgan.

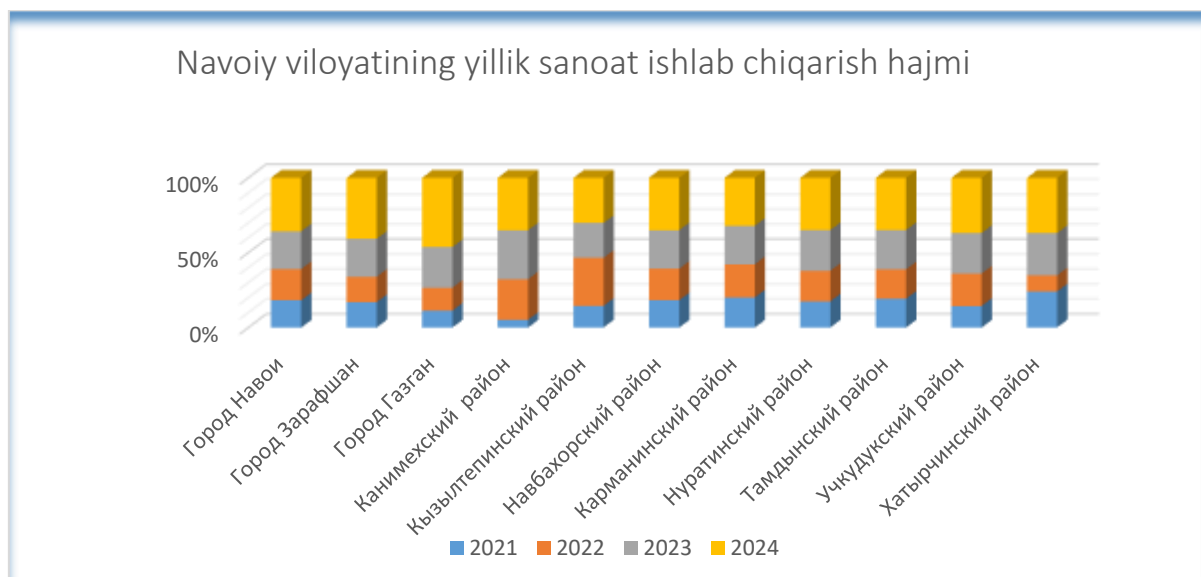
**Navoiy viloyatidagi kichik korxonalar tomonidan ishlab
chiqarilgan sanoat mahsulotlari (xizmatlari) hajmi**



Navoiy viloyati O‘zbekistonning sanoat yetakchilaridan biri bo‘lib, yalpi hududiy mahsulotning yuqori o‘shish sur‘atlari bilan ajralib turadi (2023 yil yakuniga ko‘ra 85,9 trln so‘m, so‘nggi 7 yil davomida o‘shish 34,9 %ni tashkil etgan). 2026 yilga qadar 4,2 mlrd AQSH dollari miqdorida investitsiyalarni jalb qilish, yangi loyihalar hisobiga ishsizlik darajasini kamaytirish, infratuzilmani modernizatsiya qilish hamda qishloq xo‘jaligini faol rivojlantirish rejalashtirilgan.

Investitsiya dasturlari doirasida joriy yilda investitsiyalarning umumiy hajmi 568 mln AQSH dollarini tashkil etishi belgilangan bo‘lib, shundan 297 mln AQSH dollari to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalar hissasiga to‘g‘ri keladi. Yanvar–sentabr oylarida amalda 199,6 mln AQSH dollari o‘zlashtirildi.

2024 yilda ishlab chiqarish quvvatlarini kengaytirish, yangi loyihalarni ishga tushirish, energiya tejavchi texnologiyalarni joriy etish hamda yangi turdagi mahsulotlar eksportini kengaytirish hisobiga qurilish materiallari ishlab chiqarish hajmini ikki barobarga oshirib, 2,6 trln so‘mga yetkazish rejalashtirilgan.



Xususan, Karmana tumanida Xitoyning “Tiancheng Stone” QK MChJ kompaniyasi tomonidan yiliga 1 mln kv.m va 200 ming tonna quvvatga ega qurilish materiallari ishlab chiqarish loyihasi amalga oshirilmoqda. Loyihaning umumiy qiymati 80 mln AQSH dollari miqdoridagi to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalarni tashkil etadi. Loyihani 2024–2026 yillarda bosqichma-bosqich foydalanishga topshirish rejalashtirilgan.

Shuningdek, “Shiji Jianfa Stone” QK MChJ kompaniyasi granit qazib olish va qayta ishlashni tashkil etish hisobiga 100 mln AQSH dollari miqdoridagi to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalarni o‘zlashtirishni rejalashtirmoqda.

A-379 avtomobil yo‘lini rekonstruksiya qilish loyihasining amalga oshirilishi sanoat va institutsional infratuzilmani rivojlantirish uchun qo‘shimcha imkoniyatlar yaratadi:

- **Logistika va sanoat klasterlari** Yo‘l transport markazlari, sanoat parklari va iqtisodiy zonalarni yaratishga imkon beradi, bu esa ish o‘rinlarining o‘sishini rag‘batlantiradi va xususiy investitsiya imkoniyatlarini kengaytiradi.
- **Boshqaruv samaradorligini oshirish** Transport imkoniyatini yaxshilash davlat va shahar boshqaruvining tezligi va sifatini oshiradi, viloyatviy rivojlanish dasturlarini amalga oshirishni osonlashtiradi.

- **Ijtimoiy-iqtisodiy ta'sir Avtomagistralni modernizatsiya qilish aholining yashash sharoitlarini yaxshilashga, xizmatlar sifatini oshirishga va viloyatlarning investitsiya jalb qilinishini oshirishga hissa qo'shadi.**

Shunday qilib, A-379 avtomobil yo'li o'tuvchi hududlarning sanoat va institutsional salohiyati mazkur yo'lning rivojlanishi bilan chambarchas bog'liqdir. Rekonstruksiya loyihasining amalga oshirilishi barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish, sanoat ishlab chiqarishi hajmining o'sishi, logistika samaradorligining oshishi hamda boshqaruv tuzilmalarining mustahkamlanishi uchun qulay sharoit yaratadi.

1.3. LOYIHA NATIJASIDA ERISHILADIGAN MAQSADLAR VA YUTUQLAR

O'zbekistonda avtomobil yo'llari xo'jalikning yirik bazaviy tarmoqlaridan biri bo'lib, ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilmaning muhim tarkibiy qismi hisoblanadi hamda mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida muhim o'rin tutadi.

Respublikaning geografik xususiyatlari xorijiy davlatlarning tranzit yuk tashuvlarini mamlakat avtomobil yo'llari kommunikatsiyalari orqali amalga oshirishda uning tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarish nuqtai nazaridan raqobat ustunliklarini rivojlantirishda ustuvor ahamiyat kasb etadi.

Respublikada yo'lsizlik muammosi bartaraf etilgan bo'lib, barcha aholi punktlari qattiq va takomillashtirilgan qoplamaga ega avtomobil yo'llari tarmog'i orqali tuman va viloyat markazlari, temir yo'l stansiyalari, aeroportlar hamda poytaxt Toshkent shahri bilan barqaror va ishonchli transport aloqasi bilan ta'minlangan.

Ushbu Loyihaning asosiy maqsadi transport vositalarini ekspluatatsiya qilish xarajatlarini kamaytirish, ichki, mintaqaviy va tranzit yo'nalishlarda harakatlanish vaqtini qisqartirish hamda O'zbekistonda xavfsiz va barqaror avtomobil yo'llari tarmog'ini ta'minlashdan iboratdir. Bu loyiha ichki va mintaqaviy bog'lanishni rivojlantirish, shuningdek, xalqaro va milliy

avtomobil yo‘llarini xalqaro standartlar va talablarga muvofiq yuqori sifat darajasida ta‘minlash, avtomobil yo‘llari tarmog‘ini rivojlantirish hamda milliy yo‘l-transport infratuzilmasini yanada takomillashtirishni ko‘zda tutadi.

Shu bilan birga, Kaspiy va Qora dengiz portlari orqali mamlakatni Yevropa bozorlariga bog‘lovchi asosiy logistika tarmog‘i sifatidagi ushbu yo‘lning ahamiyatini ta‘kidlash lozim. Mazkur yo‘nalish O‘zbekiston va Qozog‘istonni bog‘lovchi eng muhim xalqaro transport arteriyalaridan biri bo‘lib, transchegaraviy savdo oqimlarining kuchayishiga xizmat qiladi.

Bundan tashqari, Loyihaning amalga oshirilishi samarali va xavfsiz ichki hamda mintaqaviy bog‘lanishni ta‘minlashga, ichki savdoning barqaror iqtisodiy o‘rinishiga ko‘maklashadi, avtomobil transportida ortib borayotgan yuk va yo‘lovchi tashish hajmlarini o‘tkazish imkonini beradi, yuklarni yetkazib berish vaqtini qisqartiradi, yo‘l harakati xavfsizligini oshiradi hamda hududdagi ekologik holatni yaxshilashga xizmat qiladi.

Loyihani amalga oshirilishi:

- O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti va Vazirlar Mahkamasining hudud aholisining turmush sharoitini tubdan yaxshilashga qaratilgan qarorlarida belgilangan vazifalarning amalga oshirilishini ta‘minlaydi;
- viloyat yo‘llarining ekspluatatsion xususiyatlari samaradorligini, yuk va yo‘lovchi tashish hajmlarini, shuningdek, harakatlanish qulayligi va komfortini oshiradi;
- yo‘l-transport infratuzilmasini jadal rivojlantirishni rag‘batlantirish orqali iqtisodiy salohiyatning yanada oshishini ta‘minlaydi;
- yo‘llar sifatini yaxshilash va ularni saqlash xarajatlarini kamaytirish hisobiga transport tashuvlari qiymatini pasaytiradi;
- yo‘llarning o‘tkazuvchanlik qobiliyatini oshiradi hamda yo‘l harakati xavfsizligini yaxshilaydi.

Loyihaning rekonstruksiyadan keyingi kutilayotgan yakuniy natijalari analog (o'xshash) loyiha asosida qabul qilingan.

1. Rekonstruksiyadan so'ng yo'l ekspluatatsion xarajatlarning kamayishi 22,93 mln AQSH dollari miqdorida kutilmoqda.
2. Yoqilg'i xarajatlarining kamayishi 188,35 mln AQSH dollarini tashkil etishi rejalashtirilmoqda.
3. Avtotransport egalari uchun texnik xizmat ko'rsatish, ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallar xarajatlarining kamayishi 5,59 mln AQSH dollarini tashkil etadi.
4. Yo'l-transport hodisalari va ularning oqibatlarining kamayishi 29,3 mln AQSH dollarini tashkil etadi.
5. Transport vositalarining harakat tezligini oshirish hamda iqtisodiyotning yalpi hududiy mahsuloti (YaHM)ga ishchi aholining yo'lda sarflaydigan vaqtdan kelib chiqadigan yo'qotishlarni o'rtacha 1392,8 mln AQSH dollari miqdorida kamaytirish uchun sharoit yaratiladi.
6. Aholining bandlik imkoniyatlari yaxshilanadi, yaqin hududlardagi davlat muassasalariga tezkor kirish imkoniyati oshadi. Yangi yo'llar tufayli mahallalar va qishloq hududlarida yashovchilar asosiy xizmatlardan yaxshiroq foydalanish imkoniga ega bo'ladi. Shuningdek, investitsiyalar oqimi va yangi ish o'rinlari yaratilishi ortadi.

2-BOB. LOYIHA MAQSADI

2.1. LOYIHANING MAQSADI

Loyihaning asosiy maqsadi A-379 avtomobil yo'lining km 0–289 qismida tashish (o'tkazuvchanlik) quvvatini, xavfsizlik va ishonchlik darajasini oshirish, shu jumladan zamonaviy sement-beton qoplamasini qurishdan iborat. Loyiha mamlakatning asosiy hududlari o'rtasida samarali transport aloqasini ta'minlash hamda yo'lni milliy va xalqaro transport koridorlariga integratsiya qilishga qaratilgan.

Loyihani amalga oshirish barqaror va xavfsiz avtomobil yo'llari tarmog'ini yaratishga yo'naltirilgan bo'lib, u zamonaviy talab va standartlarga javob beradi hamda Navoiy viloyatining transport tizimining muhim tarkibiy qismiga aylanadi.

1. Transport infratuzilmasini yaxshilash

- Zamonaviy normativ talablarga muvofiq, yo'l qoplamasining yuk ko'tarish qobiliyatini oshirish bilan birga eskirgan yo'l qoplamasini kapital rekonstruksiya qilish.
- Yo'l uchastkasida harakat xavfsizligini ta'minlash va avariya holatlarini kamaytirish..

2. Yo'lning sig'imini oshirish

- Yuk va yo'lovchilarni tashish tezligini oshirish va vaqtni qisqartirish.
- Trafik oqimini uzluksiz ta'minlash va trafik hajmining oshishi.

3. Viloyatlarning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishini rag'batlantirish

- Yo'lga tutash hududlarning sanoat va tOTBirkorlik salohiyatining o'sishi uchun sharoitlar yaratildi.
- Aholi punktlari va sanoat obyektlarining transport imkoniyatini oshirish.

4. Milliy va xalqaro transport tizimiga integratsiya

- Yo'lning Osiyo-Yevropa yo'nalishlari bo'ylab transport uchun tranzit salohiyatini oshirish.
- Qo'shni shtatlarga olib boruvchi transport yo'laklari bilan ishonchli aloqani ta'minlash.

5. Tejamkor va logistika xarajatlarini kamaytirish

- Korxonalarning transport xarajatlarini kamaytirish va milliy tovarlarning xorijiy bozorlarda raqobatbardoshligini oshirish.
- Eksport transportini, jumladan qishloq xo'jaligi mahsulotlari, to'qimachilik va boshqa asosiy bo'lmagan tovarlarni rivojlantirish uchun sharoitlarni yaratish.

Loyiha maqsadi

Umumiy maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilangan:

Yo'l uchastkasining joriy holatini to'liq tahlil qilish, jumladan grunt sharoitlarini, yer osti suvlarining darajasini hamda seysmik parametrlarni o'rganish.

Zamonaviy avtomobil yo'llarini loyihalash va qurish standartlariga mos keladigan kompleks loyiha yechimlarini ishlab chiqish.

Qayta qurish jarayonida qo'llaniladigan texnologiyalar, uskunalar va texnikalarni tanlash bo'yicha texnik-iqtisodiy asoslashni amalga oshirish.

Loyihani amalga oshirish uchun zarur bo'lgan moddiy, mehnat va moliyaviy resurslarni asoslash.

Ishlarni bajarishning mumkin bo'lgan variantlarini qiyosiy tahlil qilish asosida optimal loyiha yechimlarini qabul qilish.

Yo'lning I-b toifasiga mosligini ta'minlash hamda o'q yuklamasini 13 tonna (130 kN) gacha oshirish.

Yo‘lning geometrik parametrlarini yaxshilash va qoplama sifatini oshirish orqali uning o‘tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish.

Yo‘l harakati xavfsizligi darajasini oshirish maqsadida burilish radiuslarini kengaytirish, ko‘rinish masofasini yaxshilash hamda zamonaviy yo‘l harakatini tashkil etish vositalarini o‘rnatish.

Ko‘prik inshootlarini rekonstruksiya qilish yoki yangidan qurish.

Yo‘l bo‘yi infratuzilmasini rivojlantirish – dam olish joylari, qayrilish (burilish) maydonchalari, yoritish tizimi hamda harakatning qulayligini ta‘minlovchi boshqa elementlarni tashkil etish.

Kutilayotgan natijalar

- 0–289 km oralig‘idagi yo‘l qoplamasini to‘liq tiklash va modernizatsiya qilish.
- Transport vositalari harakat tezligini va yo‘lning o‘tkazuvchanlik qobiliyatini 20–30 % ga oshirish.
- Tranzit tashuvlar vaqtini qisqartirish hamda logistika samaradorligini oshirish.
- Yo‘l atrofiga tutash hududlarning barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi uchun qulay sharoitlar yaratish
- Yo‘l harakati xavfsizligini oshirish va yo‘l-transport hodisalari (YTH) sonini kamaytirish.

A-379 avtomobil yo‘lining xalqaro va milliy ahamiyatga ega strategik transport magistrali sifatidagi rolini mustahkamlash.

Loyihaning ahamiyati

A-379 “Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lining km 0–289 qismini rekonstruksiya ishlarini amalga oshirish Navoiy viloyatining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga sezilarli ta’sir ko‘rsatadi:

Uzoq (chekka) hududlarning transport jihatdan qulayligini oshirish;
yaxshilangan logistika hisobiga qishloq xo‘jaligi va kichik biznesni rivojlantirish;

Hududni mamlakatning umumiy transport tizimiga integratsiya qilish;

Yo‘l uchastkasida ekologik holatni yaxshilash;

Transport va ishlab chiqarish sohalariga investitsiyalarni jalb qilish;

Aholining bandlik darajasi va turmush sifatini oshirish.

Mavjud “A-379 Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lining km 0–289 qismini rekonstruksiya qilish ishlari 4 ta lotga bo‘lingan holda amalga oshirilishi lozim:

- LOT №1. km 0–72 uchastka;
- LOT №2. km 72–144 uchastka;
- LOT №3. km 144–216 uchastka;
- LOT №4. km 216–289 uchastka.

2.2. LOYIHA ISHTIROKCHILARI

Loyiha tashabbuskori O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi hisoblanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PF-5647-son Farmoniga muvofiq, O‘zbekiston Respublikasi Avtomobil yo‘llari davlat qo‘mitasi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tasarrufiga o‘tkazilib, Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi deb nomlandi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 9-dekabrdagi PF-5890-son “O‘zbekiston Respublikasi yo‘l xo‘jaligi tizimini tubdan isloh qilish

chora-tOTBirlari to'g'risida"gi Farmoni hamda 2019-yil 9-dekabrdagi PQ-4545-son "Yo'l xo'jaligi tizimini yanada takomillashtirish chora-tOTBirlari to'g'risida"gi qaroriga muvofiq, O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi avtomobil yo'llari sohasida maxsus vakolatli organ etib belgilangan.

Shuningdek, umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va ulardan foydalanish ishlarida yagona buyurtmachi hisoblanadi.

"O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil yo'llari to'g'risida"gi Qonunida nazarda tutilgan vazifalardan tashqari, Qo'mitaga quyidagi tOTBirlarni amalga oshirish yuklatilgan:

- jamoat yo'llari tarmog'ini to'g'ri holatda saqlash va rivojlantirish, ularning salohiyatini oshirish, yo'l foydalanuvchilariga ko'rsatiladigan xizmatlar sifatini yaxshilash, shuningdek, yo'l va yo'l bo'yidagi xizmat ko'rsatish inshootlarini rivojlantirishni muvofiqlashtirish;

- xalqaro moliya institutlari va xorijiy davlat moliyaviy tashkilotlari ishtirokida, shuningdek, donor fondlar ishtirokida yo'l qurilishi sohasidagi loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

- asosan to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarni tarmoqqa jalb qilish va davlat yo'llarini loyihalash, qurish, rekonstruksiya qilish va ta'mirlash uchun davlat-xususiy hamkorlik mexanizmlarini o'z ichiga olgan muqobil moliyalashtirish manbalarini joriy etish;

- zamonaviy boshqaruv tizimlari, ilg'or xorijiy tajriba va xalqaro standartlarga muvofiq ishlarni tashkil etishning innovatsion shakllari va usullarini joriy etish orqali tarmoq boshqaruvini yaxshilash;

- yo'l qurilishi, yo'l qurilish materiallari, mahsulotlari va inshootlari sohasida texnik tartibga solish sohasidagi tartibga soluvchi hujjatlar va talablarga rioya qilinishini ta'minlash;

- jamoat yo‘llarining ajratilgan qismlarida yer uchastkalaridan ratsional va samarali foydalanishni tashkil etish;
- zamonaviy raqamli avtomatlashtirilgan yo‘l harakatini boshqarish tizimlarini joriy etish.

Loyiha buyurtmachisi — O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi tasarrufidagi “Avtoyo‘linvest” agentligi hisoblanadi.

Avtoyo‘linvest” agentligi yo‘l infratuzilmasi sohasidagi investitsiya loyihalarini amalga oshiruvchi vakolatli davlat organi sifatida faoliyat yuritadi.

U pudratchilarni tanlash, shartnomalar tuzish hamda shartnoma majburiyatlari ijrosi ustidan nazoratni amalga oshiradi.

Shunday qilib, Avtoyo‘linvest agentligi loyiha buyurtmachisi funksiyalarini bajaradi va tashkiliy, texnik va moliyaviy muvofiqlashtirish, jumladan, qurilish ishlarining borishini nazorat qilish, shartnoma majburiyatlarini bajarish va jalb qilingan tashqi moliyalashtirishdan samarali foydalanish uchun javobgardir.

Ro‘yxatdan o‘tgan: 100000 Toshkent sh., Mustaqillik shoh ko‘chasi, 68-uy;

Loyihani amalga oshirishda manfaatdor tomonlar quyidagilar:

- O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi;
- Aholi soni;
- Boshqa yo‘l foydalanuvchilari.

Loyiha mavjud yo‘lni qayta quradi. Loyiha o‘lchovli iqtisodiy va ijtimoiy foydalar yaratadi. Yaxshi yo‘llar qo‘shimcha iqtisodiy faoliyat va transportni jalb qilish ehtimoli yuqoriroq, bu esa kengroq oluvchilar uchun foyda keltiradi.

Loyihaning asosiy foydalanuvchilari yo‘l foydalanuvchilari bo‘ladi, ikkinchi darajali foydalanuvchilar esa qayta qurilgan yo‘l bo‘ylab yashovchi aholi bo‘ladi.

Loyihaning bevosita foydasi mahalliy aholini qurilish ishlarida ishga olish imkoniyatidir. Qurilish vaqtinchalik ish o‘rinlarini yaratadi va hozirgi texnik xizmat ko‘rsatish uchun o‘rta malakali ishchilar yollanadi.

Loyiha barcha yo‘l foydalanuvchilari uchun yaxshiroq va yaxshilangan sharoitlarni, tibbiy muassasalar, maktablar va bozorlarga yaxshiroq kirishni ta‘minlaydi.

Bilvosita foydalar orasida ish o‘rinlari va biznes imkoniyatlarini rivojlantirish, masalan, yo‘l bo‘yidagi ovqatlanish joylarini ochish, shuningdek, transport vositalarini texnik xizmat ko‘rsatish va ta‘mirlash bo‘yicha xizmatlar ko‘rsatuvchi do‘konlar hamda kichik bizneslarni rivojlantirish kiradi.

2.3. AMALGA OSHIRILGAN SHUNGA O‘XSHASH LOYIHALARNI TAHLIL QILISH

So‘nggi yillarda O‘zbekistonda xalqaro transport koridorlari tizimi jadal rivojlanmoqda, shuningdek, Shanxay Hamkorlik Tashkiloti (ShHT), YevroOsiyo iqtisodiy hamjamiyati (YeOIH), ESKATO, BMTning Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi (EIK BMT), Xalqaro yo‘l federatsiyasi va boshqa turli xalqaro tashkilotlar hamda mintaqaviy tuzilmalar bilan hamkorlik kuchaytirilmoqda. Yirik yo‘l loyihalarini amalga oshirishda xalqaro moliya institutlarining ishtiroki ham muhim ahamiyat kasb etadi.

Alohida e‘tibor mamlakatning janubiy hududlari va Toshkent o‘rtasidagi muhim tranzit yo‘nalishda joylashgan viloyatlar transport tarmog‘ini rivojlantirishga qaratilgan. Navoiy viloyati hududi orqali M-37 “Samarqand – Buxoro – Turkmanboshi”, A-379 “Navoiy–Uchquduq” hamda boshqa hududiy yo‘llar o‘tadi va ular markaziy hamda chegara hududlar o‘rtasidagi transport aloqasini ta‘minlashda muhim rol o‘ynaydi.

Mamlakat yo‘l tarmog‘ini rivojlantirish dasturi doirasida xalqaro transport koridorlari tarkibiga kiruvchi avtomobil yo‘llari uchastkalari modernizatsiya qilinmoqda, jumladan “Shimol–Janub” va “Sharq–G‘arb” yo‘nalishlari. Ushbu ishlar yo‘l harakati sifati va xavfsizligini oshirish,

o'tkazuvchanlik qobiliyatini kuchaytirish hamda transport xarajatlarini kamaytirishga qaratilgan.

2010–2024 yillar davomida Osiyo Taraqqiyot Banki (OTB) loyihalari CAREC koridorlarini, ichki avtomobil yo'llarini hamda qishloq infratuzilmasini yaxshilashga yo'naltirilgan. Umumiy investitsiyalar hajmi taxminan 1,5 mlrd AQSH dollarini tashkil etadi. Eng yirik investitsiyalar mamlakatning g'arbiy hududlarini, jumladan Qoraqalpog'iston Respublikasi va Buxoro viloyatini qamrab olgan CAREC Koridor 2 tarkibiga kiruvchi A380 avtomobil yo'liga to'g'ri keladi.

2024 yildan boshlab ichki yo'llar hamda sement-beton qoplamali yo'llarga alohida e'tibor qaratilmoqda, bu esa qishloq hududlarining barqaror rivojlanishiga xizmat qiladi. Ushbu loyihalar transportga kirish imkoniyatlarini yaxshilash, logistika tizimini rivojlantirish va iqtisodiy aloqalarni mustahkamashni nazarda tutadi.

Tahlil qilingan loyihalar iqlimiy, geologik va texnik sharoitlarning o'xshashligi hisobga olingan holda tanlab olingan.

Loyiha 1: A-380 “G'uzor–Buxoro–Nukus–Beyneu” avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish (km 315–490 va km 581–628)

Umumiy uzunligi 222,0 km bo'lgan ushbu uchastkada Buxoro, Xorazm viloyatlari va Qoraqalpog'iston Respublikasi hududlarida sement-beton qoplamali yo'l qurilishi amalga oshirilgan. Investitsiya dasturi doirasida Osiyo Taraqqiyot Banki (OTB) tomonidan ko'p transhli moliyalashtirish qo'llanilib, loyiha 3 ta transhga bo'lingan: 1-transh bo'yicha 50 km, 2-transh bo'yicha 85 km va 3-transh bo'yicha 87 km yo'l rekonstruksiya qilingan.

Yo'l II va I-b toifalariga kiradi. Yer polotnosining kengligi 15 m dan 36,25 m gacha bo'lib, trassa asosan tekis relyefli hududdan o'tadi.

2012–2015 yillar davomida loyihaning umumiy qiymati 739,0 mln AQSH dollarini tashkil etgan bo'lib, shundan 600 mln AQSH dollari OTB krediti hisobiga, 139,0 mln AQSH dollari esa O'zbekiston Respublikasi hissasiga to'g'ri

keladi (shu jumladan 108,4 mln AQSH dollari soliq va bojxona imtiyozlari ko‘rinishida).

Loyiha amalga oshirilgandan so‘ng yo‘l-transport hodisalari soni yiliga 150 tadan 75 taga kamaygani qayd etilgan. Yo‘l tekislik ko‘rsatkichi (IRI) yaxshilanib, 4 darajagacha pasaygan. Qurilish jarayonida vaqtinchalik ish o‘rinlari yaratilgan hamda yo‘l bo‘yida yashovchi aholi uchun ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlar yaxshilangan. Shuningdek, yo‘l foydalanuvchilari uchun tibbiyot muassasalari, maktablar va bozorlarga kirish imkoniyati sezilarli darajada yaxshilangan.

Bundan tashqari, Qoraqalpog‘iston Respublikasi “Dovut-ota” chegara bojxona posti zamonaviy statsionar yirik hajmli skanerlash uskunasi bilan jihozlanishi natijasida yuk avtomobillarini 3–5 daqiqa ichida ochmasdan tekshirish imkoniyati yaratilgan. Bu tizim orqali yuklar va transport vositalari tezkor identifikatsiya qilinib, taqiqlangan buyumlarni aniqlash hamda yuk hajmini taxminiy baholash imkoniyati sezilarli darajada oshirilgan.

Loyiha 2: A373 “M39 – Guliston – Bo‘ka – Angren – Qo‘qon – Andijon – O‘sh” avtomobil yo‘li (Ohangaron va Angren shaharlarini aylanib o‘tish qismi, 68 km, Jahon banki loyihasi)

Ushbu loyiha Toshkent viloyatining Ahangaron va Angren shaharlari hududini aylanib o‘tuvchi, uzunligi taxminan 68 km bo‘lgan avtomobil yo‘lini qurishni o‘z ichiga oladi. Loyiha xalqaro transport koridori AZ73 tarkibida amalga oshirilgan bo‘lib, uning asosiy maqsadi shahar ichki yo‘l tarmog‘iga tushadigan tranzit yuklamani kamaytirish, Sharqiy O‘zbekiston sanoat klasterining transport bog‘liqligini yaxshilash hamda yuqori seysmik va og‘ir yuk harakati sharoitida ishonchli va uzoq muddat xizmat qiluvchi infratuzilma yaratishdan iborat.

Trassa tog‘oldi va tekis relyefli hududlardan o‘tadi. Hudud sanoat va ko‘mir qazib olish faoliyati yuqori darajada rivojlangan bo‘lib, murakkab geologik sharoitlar (graviy-toshli, qumli-loyli va harakatchan gruntlar) hamda

9 ballgacha bo'lgan seysmik faollik bilan tavsiflanadi. Loyiha mavjud muhandislik kommunikatsiyalarini kesib o'tish hamda murakkab suvayirg'ichlar orqali o'tish bo'yicha maxsus yechimlarni talab qilgan.

Yo'l qoplamasi sifatida V30 (M400) markali sement-beton qo'llanilgan bo'lib, armaturalangan va kamida 26 sm qalinlikka ega. Asos ikki qatlamli tuzilmada bajarilgan:

— pastki qatlam – zichlangan shag'al-qum aralashmasi (zichlanish koeffitsienti $\geq 0,98$);

— yuqori qatlam – 8% gacha sement qo'shilgan stabilizatsiyalangan qum.

Kengayish va qisqarish choklari 5–6 metr oraliqda bajarilgan, polimer asosli germetik materiallar qo'llanilgan. Beton yuzasi mexanizatsiyalashgan pardozlash usulida shakllantirilgan.

Yo'lning hisobiy harakat intensivligi ayrim uchastkalarda sutkasiga 38,2 ming transport vositasigacha yetgan. Loyiha parametrlariga ko'ra yo'l I toifa talablariga mos bo'lib, har bir yo'nalishda ikki tasmali harakat tashkil etilgan. Bo'ylama nishab 4,5% dan oshmaydi, minimal burilish radiusi 500 m, ko'ndalang nishab 2,5% etib belgilangan. Xavfsizlik tasmasi kamida 1,5 mni tashkil etadi.

Loyihaning asosiy muhandislik elementlaridan biri ko'priklarning inshootlari tizimi hisoblanadi: umumiy uzunligi 4,6 km dan ortiq bo'lgan 29 ta inshoot (ko'priklar, estakadalar va viaduklar) loyihalashtirilgan. Eng yirik inshootlar:

— PK565+71 viaduki – 1302 m;

— Kirimsay ustidan ko'priklari (PK338+82,50) – 5×33,0 m;

— 2×24 m gacha oraliqli va 27,5 m gabaritli estakadalar.

Ko'priklarning tayanchlari 1200 mm diametrli burg'ulangan qoziqlar asosida 20 m gacha chuqurlikda barpo etilgan. 9 ballgacha bo'lgan seysmik ta'sirlar hisobga olingan holda vertikal va gorizontaal yuklamalarga chidamlilik ta'minlangan. Shuningdek, yuvilish, siljish va muzlashdan himoya qilish bo'yicha geotexnik choralar ko'rilgan.

Suv o'tkazish tizimi 30 dan ortiq diametri 1–2,5 m bo'lgan quvurlar, drenaj kanallari, suv qabul quduqlari, lotoklar hamda gabion va geoto'rlar yordamida mustahkamlangan o'zan va qiyaliklarni o'z ichiga oladi. Yo'l to'g'onlari bilan tutash barcha tugunlarda filtratsiya va suvni chiqarish tizimlari tashkil etilgan.

Loyiha 3: A-380 “G'uzor–Buxoro–Nukus–Beyneu” avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish (km 673–698)

Ushbu loyiha Qoraqalpog'iston Respublikasi hududida joylashgan 25,0 km uzunlikdagi yo'l uchastkasini sement-beton qoplama bilan rekonstruksiya qilishni o'z ichiga oladi. Yo'l II toifaga mansub bo'lib, tekis relyefli sug'orilmaydigan hududlardan o'tadi. Qurilish jarayonida geotekstil materiallari qo'llanilgan. Yo'l polotnosining kengligi 15,0 metrni tashkil etadi.

Shuningdek, loyiha doirasida 4R180 avtomobil yo'lining 4 km uzunlikdagi qismi ham rekonstruksiya qilinishi ko'zda tutilgan.

Moliyalashtirish Osiyo Taraqqiyot Bankining “A-380 G'uzor–Buxoro–Nukus–Beyneu avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish (km 964–1204)” dasturi doirasidagi iqtisod qilingan mablag'lari (48,7 mln AQSH dollari) hamda O'zbekiston Respublikasi hissasi (12,2 mln AQSH dollari) hisobidan amalga oshirilmoqda.

Loyiha 2024-yilning ikkinchi yarmidan boshlab amalga oshirilmoqda va hozirgi kunda qurilish ishlari davom etmoqda.

Rekonstruksiya natijasida transport oqimi 19 190 avt/sutkadan 22 247 avt/sutkagacha oshishi kutilmoqda. Bundan tashqari, loyiha to'liq yakunlangandan so'ng 2025–2048 yillar davomida yo'l ekspluatatsion xarajatlari kamayib, taxminan 19,83 mln AQSH dollari miqdorida iqtisodiy tejamkorlikka erishilishi prognoz qilinmoqda.

Yo'l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan keladigan zararlarni kamaytirish hisobiga taxminan 133,29 mln AQSH dollari miqdorida iqtisodiy samaradorlik kutilmoqda.

Transport vositalarining o‘rtacha tezligi oshishi natijasida aholining yo‘lda sarflaydigan vaqtining qisqarishi orqali hudud yalpi hududiy mahsulot (YHM) yo‘qotishlari kamayib, o‘rtacha 92,13 mln AQSH dollari miqdorida iqtisodiy foyda olinishi prognoz qilinmoqda.

3-BOB. LOYIHA TAVSIFI

Ushbu loyihaning asosiy maqsadi A-379 avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish orqali transport vositalarining ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirish, ichki, hududiy va tranzit yo'nalishlarda harakatlanish vaqtini qisqartirishdan iborat bo'lib, bu o'z navbatida hududda ichki va tashqi savdoning rivojlanishiga, shuningdek qo'shni davlatlar bilan iqtisodiy va mintaqaviy hamkorlikning mustahkamlanishiga xizmat qiladi.

Loyiha natijasida Navoiy viloyati hududi va tumanlari orqali o'tuvchi 289 km uzunlikdagi yo'l sement-beton qoplama bilan jihozlanadi. Ushbu trassa Navoiy shahrini Uchquduq shahri bilan bog'lab, Qizilqum cho'l hududlari orqali o'tadi. Yo'l Zarafshon shahri, Uchquduq, Tomdibuloq, Konimex, Navoiy hamda Navbahor tumanlari hududlarini kesib o'tadi.

Loyiha amalga oshirilishi natijasida "Navoiy-Uchquduq" yo'nalishi bo'yicha 289 km avtomobil yo'li rekonstruksiya qilinadi hamda yo'l xo'jaligini boshqarish salohiyati oshiriladi.

Ushbu loyiha transport xarajatlarini kamaytirish, Navoiy viloyatiga va undan tashqariga yuk tashish muddatlarini sezilarli darajada qisqartirish, yuk tashish hajmini oshirish, yangi ish o'rinlarini yaratish hamda yo'l infratuzilmasini boshqarish samaradorligini oshirish imkonini beradi. Yo'l to'shamasi, yo'l poydevori va muhandislik inshootlari bo'yicha texnik va iqtisodiy tadqiqotlar natijalariga asoslangan yechimlar qabul qilingan. Qurilish texnologiyalari, uskunalar va mexanizmlar O'zbekistonda qo'llanilayotgan zamonaviy analoglar asosida tanlangan.

Mavjud yo'l poyi qoniqarli holatda bo'lib, cho'kish, yuvilish yoki yo'l chetlarining buzilishi kuzatilmaydi. Yog'in-sochin va erigan suvlar yo'l qiyaliklari orqali tabiiy ravishda chiqariladi. Sug'orish zonalarida yo'l sug'orish kanallari va suv chiqarish kollektorlarini kesib o'tadi.

Shu bilan birga, mavjud avtomobil yo'lining ayrim qismlarida quyidagi

nuqsonlar aniqlangan:

- bo‘ylama va ko‘ndalang yoriqlar, to‘r shaklidagi yoriqlanishlar;
- qoplama yuzasining uvalanishi;
- kolyeylik (iz hosil bo‘lishi);
- yuzaning yemirilishi va qavatlanishi;
- chuqurchalar (yamoqlar);
- to‘lqinlanish;
- siljishlar;
- sinish va buzilishlar va boshqalar.

Shu sababli A-379 “Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lining km 0–289 qismini kompleks rekonstruksiya ishlari amalga oshirilishi zarur hisoblanadi.

A-379 “Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lining km 0–289 uchastkasining mavjud holati











A-379 avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish loyihasining dastlabki ishlab chiqish bosqichida 289 km uzunlikdagi uchastka uchun trassa joylashuvining bitta varianti ko'rib chiqildi:



Trassa joylashtirishda topshiriqqa muvofiq tayyorlangan kartografik va topogeodezik materiallar qo'llanilgan. Trassalash jarayonida relyef hamda muhandislik-geologik sharoitlarni hisobga olgan holda yo'l o'qining joylashuvi uchun eng maqbul variant tanlab olingan.

Yo'lning barcha qismlari qatnov qismi II texnik toifaga mansub bo'lib, ikki tasmali harakatni ta'minlaydi hamda asfaltbeton qoplama bilan jihozlangan.

Aholi punktlari

Tumanlar nomi	Yo‘l qismi (km-km)	Uzunligi, km
Karmana tumani	0-3	3
Navbahar tumani	3-15	12
Konimex tumani	24-28	4
Konimex tumani	54-57	3
Zarafshon shahri	198-200	2
Uchquduq tumani	277-279	3
Jami:		27

Ushbu variantni amalga oshirish yo‘l uchastkasining o‘tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish, harakat xavfsizligini yaxshilash hamda avtomobil yo‘llarining I-b toifasi uchun zamonaviy me‘yoriy talablariga mos kelishini ta‘minlaydi.

ShNK 2.05.02-23 va ShNK 2.07.06-24 talablariga muvofiq, loyihaviy yo‘lning quyidagi asosiy parametrlari qabul qilingan. Tipik ko‘ndalang profil loyihani baholash hujjatlarini ishlab chiqish bosqichida ishlab chiqilishi va mahalliy hokimiyat organlari bilan kelishilishi lozim

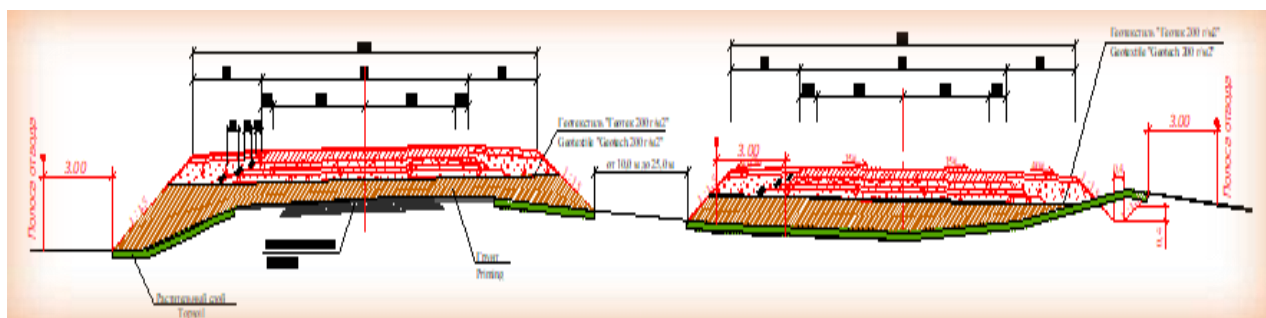
Loyihaning asosiy parametrlari

T/r	Nomlanishi	O'choy birliqi	Ko'rsatkichlar
1.	Yo'l toifasi	-	IB
2.	Harakat tezligi	km/soat	120
3.	Uzunligi	km	289,0
4.	Transport vositasining eng ko'p yuklangan o'qiga yuk	kN/tn	130/13
5.	Harakat tasmalar soni	dona	4
6.	Harakat tasmasi kengligi	m	3,75
7.	Yo'l kengligi	m	2x7.5
8.	Yo'l yoqasi kengligi	m	2x3.75
9.	shu jumladan yo'l yoqasidagi chetki tasma kengligi	m	2x0.75
10.	Yo'l poyining kengligi	m	24,5-50,0
11.	Eng katta bo'ylama nishabliklar.	‰	60,0
12.	To'xtash uchun eng qisqa ko'rish masofalari	m	450
13.	Rejadagi eng kichik egri chiziqlar radiuslari	m	800÷3000
14.	Bo'lama profildagi eng kichik egri chiziqlar radiuslari: qavariqda Botiqda	m m	15000 5000
15.	Yo'lning ko'ndalang qiyaligi	‰	15
16.	Yo'l yoqasining ko'ndalang qiyaligi	‰	40
17.	Yo'l va iqlim zonasi	-	I
18.	Chorrahalar	-	bir darajada
19.	Qoplama turi	-	Sement-beton

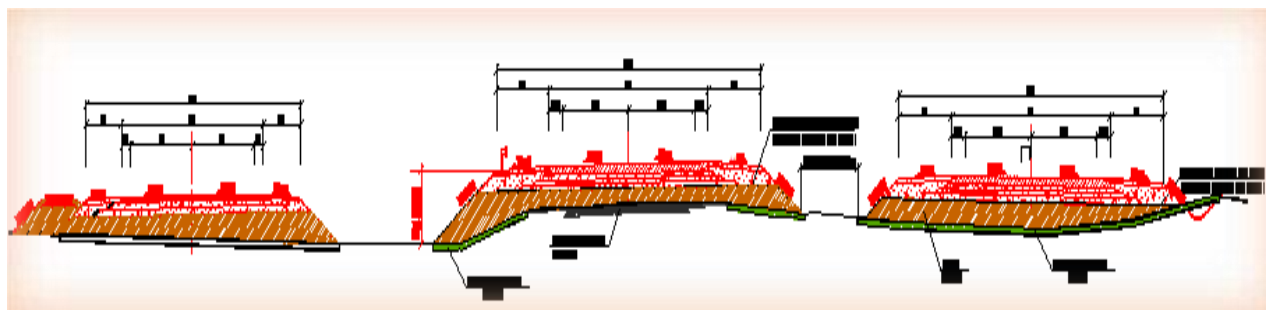
Yo'l qurilish ishlarini bajarish texnologiyasi, qo'llaniladigan uskunarlar hamda mashina-mexanizmlar O'zbekistonda amalda qo'llanilayotgan zamonaviy analoglar hisobga olingan holda tanlab olingan.

Avtomobil yo'lining aholi punktlari ichida va ulardan tashqarida joylashganini inobatga olib, loyiha doirasida yo'l poyining namunaviy ko'ndalang kesimlari oldindan ishlab chiqilgan, jumladan:

Aholi yashash punktlaridan tashqarida



Aholi yashash punktlarida



Yo'l qoplamasi konstruksiyasining dastlabki hisob-kitoblari eng yuqori yuklanadigan o'q bo'yicha tavsiya etilgan **130 kN (13 t)** yuklama qiymati hamda istiqbolli harakat intensivligi asosida, ShNK 2.05.02-23ning 57-bandiga muvofiq bajarilgan.

Sement-beton qoplamali yo'l konstruksiyalari kapital ta'mirlashgacha bo'lgan xizmat muddati o'rtacha **25 yil** etib qabul qilingan holda hisoblangan (MKN 44-2008).

Hisob-kitoblarda ishonchlilik va iqtisodiy samaradorlik, mahalliy qurilish

materiallari bilan ta'minlanganlik darajasi, iqlimiy hamda grunt-gidrogeologik sharoitlar, shuningdek yo'lni ekspluatatsiya qilish va ta'mirlash sharoitlari hisobga olingan.

Mavjud yo'l qoplamasi yo'l frezasi yordamida demontaj qilinadi. Asfaltbeton qoplamani buzish natijasida olingan material vaqtincha saqlash maydoniga olib chiqilib, qurilish jarayonida yo'l konstruksiyasining asos qatlami sifatida qayta ishlatiladi.

Loyihada har ikki yo'nalish bo'yicha qatnov qismida sement-beton qoplama qurilishi ko'zda tutilgan bo'lib, mavjud asfaltbeton qoplama asos qatlam sifatida qo'llaniladi.

Rekonstruksiya (yo'l qismi) quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- mavjud avtobekatlari, yo'l belgilari, signal ustunlari, bordyurlar va to'siqlarni demontaj qilish;
- qurilish davrida vaqtinchalik aylanma yo'l va inert materiallar saqlash maydonlarini tashkil etish;
- mavjud yo'l qoplamasini buzib olish;
- muhandislik kommunikatsiyalarini qayta o'tkazish;
- transport yechimlari va chorrahalarini qurish;
- ko'priklar va yo'l o'tkazgichlarini qurish;
- yer osti piyodalar o'tish joylarini qurish;
- suv o'tkazuvchi quvurlarni o'rnatish;
- yer ishlari;
- mahalliy kirish yo'llarini qurish;
- yo'l qoplamasini, jumladan yo'l yoqasini mustahkamlovchi tasmalar va xavfsizlik zonalarini barpo etish;
- yo'l yoqasi va ularni mustahkamlash ishlari;
- kesishmalar va tutashmalarini tashkil etish;
- mahalliy yo'llarda ikkinchi guruh to'siqlarini o'rnatish;
- mahalliy yo'llarda temir-beton lotoklarni qurish;

- ajratuvchi tasmlarga to'siq (bar'er)larni o'rnatish;
- piyodalar yo'laklarini qurish;
- signal ustunlarini o'rnatish;
- yo'l belgilarini o'rnatish;
- gorizontal va vertikal yo'l chiziqlarini chizish;
- yo'l bo'yi grunt karerlarini, vaqtinchalik aylanma yo'llarni, material saqlash maydonlarini va kirish yo'llarini rekultivatsiya qilish.

Yer ajratish va huquqiy asos

Avtomobil yo'lini qurish va rekonstruksiya qilish uchun yer ajratish O'zbekiston Respublikasi qonunchiligiga hamda ShNK 2.10.09-10 talablariga muvofiq amalga oshiriladi.

Loyiha doirasida:

- yo'l poyini kengaytirish uchun yer ajratish;
- muhandislik kommunikatsiyalarini joylashtirish;
- vaqtinchalik ishlar uchun hudud tashkil etish;
- yo'l infratuzilmasi elementlarini o'rnatish ko'zda tutilgan.

Qurilish texnologiyasi

Loyihada O'zbekistonda yo'l xo'jaligida qo'llanilayotgan zamonaviy texnologiyalar va uskunalardan foydalanish nazarda tutilgan. Barcha ishlar sifat, ekologik xavfsizlik va me'yoriy talablar asosida bajariladi.

Asosiy bosqichlar:

- suv o'tkazish tizimlarini o'rnatish;
- yangi qoplama uchun asos tayyorlash;
- sement-beton qatlamini yotqizish;
- yo'l harakatini tashkil etish vositalari va to'siqlarni o'rnatish;
- buzilgan hududlarni obodonlashtirish va tiklash.

Ekologik va ijtimoiy jihatlar

Loyihani amalga oshirish jarayonida atrof-muhitga salbiy ta'sirni kamaytirish bo'yicha kompleks chora-tadbirlar amalga oshiriladi:

- vaqtinchalik qurilish maydonlarini rekultivatsiya qilish;
- chang va chiqindi gazlar chiqishini nazorat qilish;
- yo'l bo'yini ko'kalamzorlashtirish;
- tabiiy resurslar va yer foydalanish talablariga rioya qilish.

3.1. LOYIHA QIYMATI VA MOLIYALASHTIRISH MANBALARI

Loyiha bo'yicha investitsiya xarajatlarning moliyalashtirish manbalari quyidagilardan iborat:

- xalqaro moliya institutlarining (XMI) kredit mablag'lari;
- davlat byudjeti mablag'lari (ijtimoiy soliqni qoplash, qo'shilgan qiymat solig'i bo'yicha imtiyozlarni O'zbekiston Respublikasi hissasi sifatida ta'minlash, shuningdek investitsiya davridagi moliyaviy xarajatlarni qoplash uchun).

Loyihani amalga oshirish muddati taxminan **5 yil**ni tashkil etadi. Ushbu davr mobaynida 289 km uzunlikdagi yo'l uchastkasini tayyorlash, rekonstruksiya qilish va foydalanishga topshirish ishlari hamda kafolat davri bosqichi nazarda tutiladi.

Dastlabki hisob-kitoblarga ko'ra, km 0–289 uchastkasi bo'yicha loyihaning umumiy qiymati **691,511 mln AQSH dollarini** tashkil etadi, jumladan:

- Xalqaro moliya institutlari (XMI) mablag'lari – **565,882 mln AQSH dollari.**
- O'zbekiston Respublikasi Hukumatining hissasi – **125,629 mln AQSH dollari.**

Dastlabki hisob-kitoblar uchun valyuta kursi **30.03.2026 yil holatiga** qabul qilingan: **1 AQSH dollari = 12 195,5 so'm.**

DASTLABKI BOSQICH**LOYIHANING ASOSIY TEXNIK VA IQTISODIY KO'RSATKICHLARI¹**

T/r	Investitsiya xarajatlari	XMI	O'zbekiston ulushi	Jami
1	Qurilish montaj ishlari (QMI)	534 650,00	-	534 650,00
2	Kutilmagan xarajatlar (Qurilish va o'rnatish ishlarining 5%i)	26 732,50	-	26 732,50
3	Boshqa xarajatlar	4 500,00*	13 366,25**	17 866,25
4	Soliqlar, bojlar va ijtimoiy soliqlar		64 838,63	64 838,63
	Umumiy bazaviy narx:	565 882,50	78 204,88	644 087,38
5	Loyiha boshqaruvi xarajatlari		3 130,60	3 130,60
6	Investitsiya davridagi moliyaviy xarajatlar	-	44 293,58	44 293,58
	Jami:	565 882,50	125 629,06	691 511,56

* Yo'lni rekonstruksiya qilish jarayonida qurilish ishlarini texnik nazorat qilish va monitoring olib borish bo'yicha konsalting xizmatlari nazarda tutilgan. Konsultant FIDIC shartnomasining umumiy va maxsus shartlariga muvofiq "Muhandis" sifatida faoliyat yuritadi hamda qurilish ishlarining kundalik jarayonini nazorat qiladi.

** Loyiha ishlarini rivojlantirish rejalashtirilgan. Ushbu hisob-kitoblar dastlabki bo'lib, yakuniy hisob-kitoblar Loyiha Baholash Hujjati ishlab chiqilgandan keyin amalga oshiriladi.

Qurilish qiymati loyiha baholash hujjati yakuniy ishlab chiqilgandan so'ng o'zgarishi mumkin, shuningdek yakuniy qiymat ko'rsatkichlari batafsil loyiha-smeta hujjatlari tayyorlangach hamda tovarlar (ishlar, xizmatlar) bo'yicha tender savdolari natijalariga ko'ra aniqlanadi. Xomashyo, materiallar va xizmatlar narxlarining o'zgarishi hisobiga umumiy summa ham mos ravishda tuzatilishi mumkin.

¹ Bu hisob-kitoblar dastlabki bo'lib, yakuniy hisob-kitoblar Loyiha Baholash Hujjati ishlab chiqilgandan keyin amalga oshiriladi.

O‘zbekiston Respublikasi Hukumatining ulushi bo‘yicha to‘lovlar sertifikat taqdim etilgan kundagi kurs bo‘yicha milliy valyutada amalga oshiriladi.

Muhandis-konsultantning prognoz xarajatlari, jumladan kafolat davridagi faoliyati hamda pudratchi tomonidan qurilish muddatlari buzilgan holatlarda yuzaga keladigan xarajatlar, konsultant bilan shartnoma tuzish bo‘yicha muzokaralar jarayonida aniqlashtiriladi va loyiha amalga oshirilishi yakunlari bo‘yicha qayta ko‘rib chiqiladi.

3.2. LOYIHA DOIRASIDA YIG‘ILGAN KREDIT MABLAG‘LARINI QAYTARISH

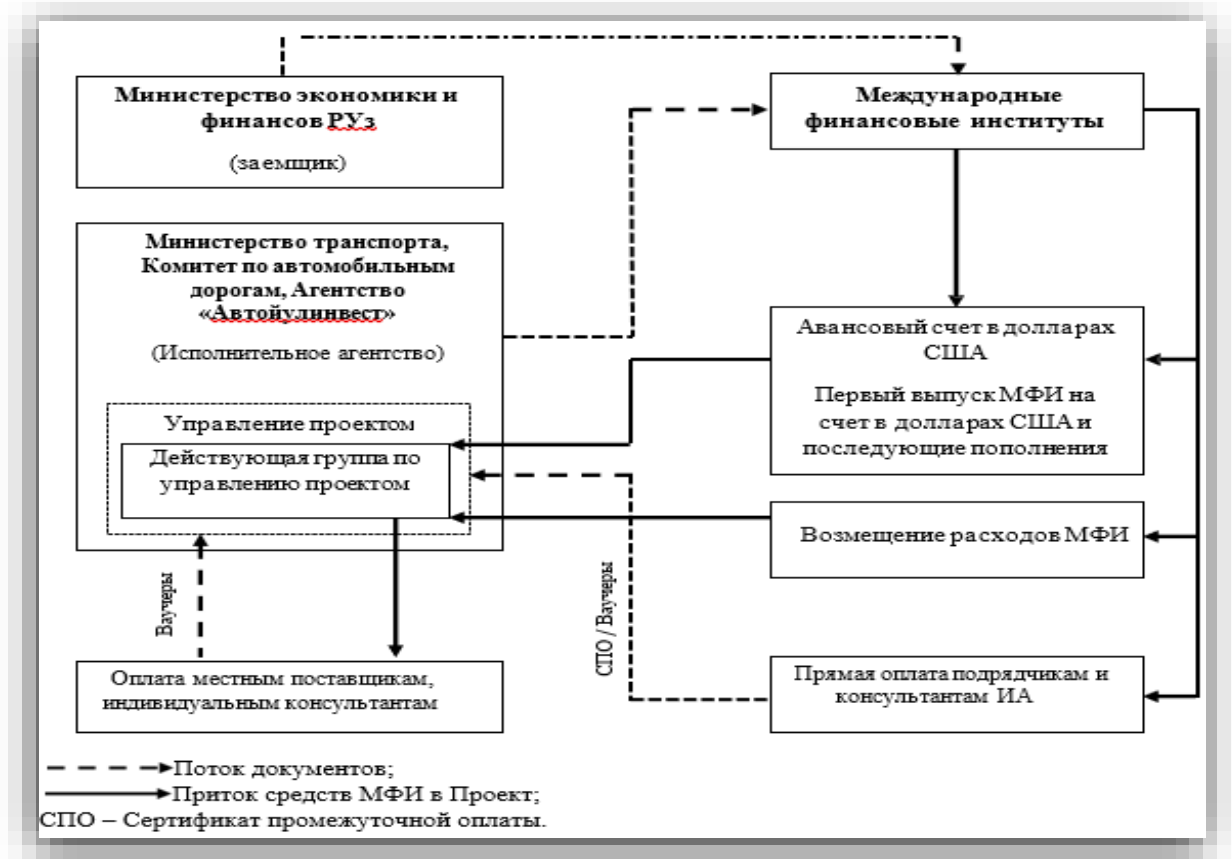
MANBALARI

Loyiha moliyalashtirish manbalari Xalqaro moliya institutlari hamda O‘zbekiston Respublikasi davlat byudjeti mablag‘laridan iborat.

O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi Xalqaro moliya institutlari (XMI) kreditini qaytarish, shuningdek foizlar va komissiya to‘lovlarini davlat byudjeti mablag‘lari hisobidan amalga oshiradi.

Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi tasarrufidagi “Avtoyo‘linvest” agentligi ijro etuvchi agentlik sifatida faoliyat yuritadi.

Naqd pul oqimi diagrammasi



O'zbekiston Respublikasi loyiha bo'yicha hamkorlik moliyalashtirishni (sofinanslashni) ta'minlaydi. Bunda quyidagilar amalga oshiriladi: loyiha oldi (LBH) va batafsil loyiha hujjatlarini ishlab chiqish, investitsiya davrida moliyaviy xarajatlarni qoplash hamda soliq va bojxona imtiyozlarini taqdim etish.

Loyihani amalga oshirish ustidan nazoratni ta'minlash maqsadida Ijro etuvchi agentlik huzurida loyiha boshqaruvini qo'llab-quvvatlash guruhi (Project Management Support) faoliyati yo'lga qo'yiladi. Ushbu guruhning asosiy vazifasi xalqaro moliya institutlari (XMI) tomonidan belgilangan qoidalar va tartiblarga qat'iy rioya etilishini ta'minlashdan iborat.

XMI esa loyiha bo'yicha qurilish-montaj ishlarini moliyalashtirish, qurilish ustidan texnik nazorat bo'yicha konsalting xizmatlari hamda himoya (texnik) chora-tadbirlarni moliyalashtirish orqali loyihani hamkorlik asosida moliyalashtiradi.

XMI kreditlari doirasida moliyalashtiriladigan tovarlar, qurilish ishlari va xizmatlar xaridi moliyalashtiruvchi tashkilotning xaridlar bo‘yicha yo‘riqnomalari hamda loyiha xarid rejalari asosida amalga oshiriladi.

Raqobatbardosh tender jarayonini ta‘minlash maqsadida Xalqaro konkurs savdolari (XKS / MKT) kontrakt paketlari qo‘llaniladi.

Loyiha qurilish-montaj ishlari (QMI) va loyiha boshqaruvi hamda qurilish ustidan nazorat bo‘yicha konsalting xizmatlari paketlarini o‘z ichiga oladi. Kontrakt paketlari tarkibi tender savdolari bosqichida aniqlanadi.

Barcha konsultantlar xalqaro moliya institutlarining konsultantlarni tanlash qoidalari hamda loyiha xarid rejalari asosida jalb qilinadi.

Qurilish nazorati bo‘yicha konsalting kompaniyalar sifat va narx (QCBS) mezonlari asosida XMI tanlov tartib-taomillari bo‘yicha tanlanadi va yollanadi.

Qurilish ustidan nazorat qiluvchi konsultantlar Ijro etuvchi agentlik oldida qurilish ishlarining shartnoma talablariga muvofiq bajarilishi uchun javobgar hisoblanadi.

4-BOB. LOYIHA BAHOLASHI

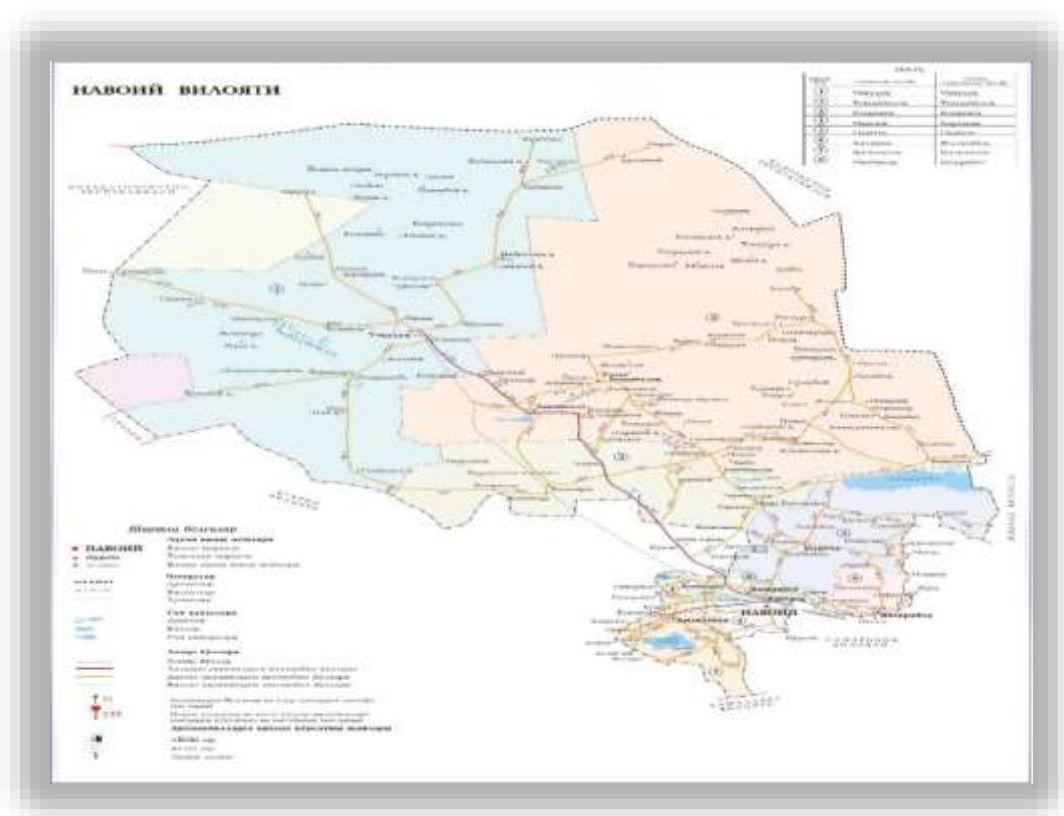
4.1. TEXNIK IMKONIYATLARNI BAHOLASH

O‘zbekistonda avtomobil yo‘llarini qurish va rekonstruksiya qilishga yo‘naltirilgan investitsiyalarning samaradorligi ijtimoiy-iqtisodiy xarakterga ega. Ijtimoiy-iqtisodiy samaradorlik loyiha natijalari va xarajatlarining jamiyat manfaatlari, alohida hudud yoki butun mintaqqa ehtiyojlariga mosligini aks ettiradi, loyiha ishtirokchilarining tarkibidan qat’i nazar.

Navoiy viloyatidagi xalqaro ahamiyatga ega avtomobil yo‘llarining holati davriy ta’mirlash va ekspluatatsion xizmat ko‘rsatish yetarli darajada amalga oshirilmagani hamda transport oqimining keskin oshishi natijasida yomonlashgan.

Mavjud transport oqimlari belgilangan yo‘l toifalariga mos kelmaydi, shuning uchun ushbu yo‘llarni rekonstruksiya qilish va ta’mirlash texnik jihatdan asoslangan va zarur hisoblanadi.

Navoi viloyati



Navoiy viloyatidagi avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi **9 496 km**ni tashkil etadi, shundan **1 308 km** ichki yo'llarga to'g'ri keladi.

Yo'l qoplamalari bo'yicha taqsimot quyidagicha:

- sement-beton qoplamali yo'llar – **162 km**;
- asfaltbeton qoplamali yo'llar – **3 289 km**;
- qora qoplamali yo'llar – **2 937 km**;
- shag'alli (gravel) yo'llar – **2 279 km**;
- tuproq yo'llar – **829 km**.

**Navoi viloyatidagi umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining
uzunligi**

Nomi	Uzunligi (km)
Navoi viloyatidagi yo'llarning umumiy uzunligi	4 055
Ulardan biri:	
Xalqaro ahamiyati ega:	354
Milliy ahamiyatga ega:	2 571
Mahalliy ahamiyatga ega:	1 130

***Navoiy viloyatida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining tumanlar tortish (ta'sir) hududlari doirasida
yo'l qoplamalari turlari quyidagicha tasniflanadi:***

Shundan, (qoplama turlari b6yich)													Umumiy foydalanisdagi y6llar			Ichki y6llar
T/r	Hududlar nomi	Jami yllar uzunligi	Sement-Beton	Asfalt Beton	Qora qoplama	Shagal y6llar	Tuproq y6llar	Uzunligi Jami	Shundan, (Ahamiyati bo'yicha)			Uzunligi Jami				
									Xalkaro	Davlat	Mahalliy					
Jami		4 369	55	1 232	1 904	928	249	2 363	287	1 694	382	2 006				
1	Navoiy shahru	299	6	279		10	4					299				
2	Zarafshon shahri	141	3	113	7	16	2					141				
3	Konimeh tumani	924	8	158	563	86	107	625	121	462	42	299				

4	Navbahor tumani	859	28	325	163	236	107	241	17	104	120	618
5	Tomdi Tumani	1 059	4	179	505	348	22	661	92	420	149	398
6	Uchkuduq tumani	1 089	5	178	667	233	7	836	57	708	71	253

Rekonstruksiya qilinayotgan avtomobil va temir yo'l infratuzilmasi natijasida respublika hududlari logistika, eksport va ichki harakatlanish sohalarida sezilarli ijobiy o'zgarishlarga erishadi. Bu hududiy yalpi hududiy mahsulot (YHM) o'sishiga, transportda sarflanadigan vaqtning qisqarishiga hamda aholining turmush darajasi yaxshilanishiga olib keladi. Loyiha amalga oshirilishi jarayonida ekologik me'yorlar joriy etilib, atrof-muhitga salbiy ta'sirni kamaytirish bo'yicha chora-tadbirlar ko'riladi.

Loyihaning asosiy foyda oluvchilari yo'l foydalanuvchilari hisoblanadi, ikkilamchi foyda oluvchilar esa rekonstruksiya qilinayotgan yo'l bo'yida yashovchi aholidir.

Loyiha barcha yo'l foydalanuvchilari uchun qulay va zamonaviy sharoitlar yaratib, tibbiyot muassasalari, maktablar va bozorlarga kirish imkoniyatini yaxshilaydi.

Bilvosita foydalar sifatida ish o'rinlarining yaratilishi, yo'l bo'yida umumiy ovqatlanish shoxobchalari, transport vositalariga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash punktlarining ochilishi hamda kichik biznesning rivojlanishi kutiladi.

Yo'l bo'yicha harakat intensivligining oshishiga asosiy omil sifatida O'zbekistonning Yevropa va Osiyo davlatlari o'rtasidagi geografik joylashuvi, hududlar infratuzilmasining rivojlanishi, tranzit, yuk va yo'lovchi tashish hajmlarining ortishi, shuningdek avtomobil texnik ko'rsatkichlarining yaxshilanishi (avtotransport jozibadorligi) xizmat qiladi.

Hisobiy harakat intensivligi ikkala yo'nalish bo'yicha umumlashtirilgan holda, iqtisodiy izlanishlar ma'lumotlariga asoslanib qabul qilinadi. Bunda hisobiy davrning oxirgi yilida, yo'lning funksional ahamiyatiga qarab, yoz, kuz yoki bahor mavsumlari uchun o'rtacha sutkalik harakat intensivligi qabul qilinadi.

Loyiha yo'llari bo'yicha tasniflangan harakat hisoblari loyiha tadqiqotlari doirasida o'tkazilgan tekshiruv natijalariga asoslanib, o'rtacha sutkalik transport oqimlari ko'rsatkichlari jadval ko'rinishida quyida keltiriladi.

Navoiy viloyati umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarida transport vositalarining
2026-yil fevral oyi holatiga harakat jadvali to'g'risida

MA'LUMOT

Tir	Avtomobil yo'lining raqami	Avtomobil yo'lining nomi	km-km	Harakat jadvali hisoblangan manzil	Hisoblangan vaqt	hafta kuni	oyi	Harakat jadvali ozi, dona								Tiraktor	Motosikl	Jami avtomobil soni	Koeffitsient	Sutkalik harakat	Koeffitsient	Hammasi o'rtacha sutkalik harakat
								Yongil avtomobillar	Avtobuslar	Yuk mashinalari												
										2 tn	2-5 tn	5-8 tn	8-12 tn	12 tn yuqori	Tirakamali							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Navoiy viloyati																						
2	A379	"Navoiy - Uchqulap"	0-200	19	12	4	2	980	11	15	12	17	13	10	9	3	11	1083	16	17350	1	18217

Navoiy viloyati AYRB HXTB bosh mutaxassisi:



Sh. Ro'ziyurdiyev

2026 yil uchun transport vositalari turlari bo'yicha o'rtacha yillik sutkalik harakat intensivligining jamlanma ko'rsatkichlari

Hisobga olish sanasi	Hisobga olish soatlari	Ko'tarish quvvatiga ega yuk mashinalari						Traktorlar va motorli g'ildiraklar	Yo'lovchi vagonlari Avtomobillar	Avtobuslar	JAMI:
		2 tonnagacha yuk mashinalari	Yuk 2 dan 5 t gacha	Yuk 5 dan 8 t gacha	Yuk 8 dan 12 t gacha	12 tonnadan ortiq yuk	Treylerlar				
12.02.2026	12:00 ÷ 13:00	15	12	17	13	10	9	16	980	11	1083
O'tish koeffitsienti		16,02	16,02	16,02	16,02	16,02	16,02	16,02	16,02	16,02	
Kunlik o'rtacha trafik intensivligi		240	192	272	208	160	144	256	15700	176	17350

ShNK 2.05.02-23 talablariga muvofiq, turli turdagi transport vositalarining harakat intensivligini yengil avtomobilga keltirish uchun **keltirish koeffitsienti (Kpr)** qo'llaniladi.

Yengil avtomobilga keltirilgan o'rtacha sutkalik harakat intensivligi quyidagi formula asosida aniqlanadi:

Yo'lovchi vagoniga turli transport vositalarining transport intensivligini boshqarish koeffitsiyentlari

T/r	Nomi	Ks	Nsoat	N _{kun}
1	2.0 t gacha	1,5	240	360
2	2.0 t dan 5.0 t gacha	2,0	192	384
	5.0 t dan 8.0 t gacha	2,5	272	681
	8.0 t dan 12.0 t gacha	3,0	208	625
3	12 tonnadan ortiq	3,5	160	561
4	Treylerlar	4,0	144	577
5	Yo'lovchi vagonlari	1,0	1570 0	15700
6	Avtobuslar	2,0	176	352
8	Traktorlar va qishloq xo'jaligi mashinalari	3,5	80	280
9	Mototsikllar va velosipedlar	0,5	176	88
		maxfiy. birlik/soat		19608

MKH 45-2007 talablariga muvofiq, vizual hisob asosida harakat intensivligini aniqlash quyidagi tartibda amalga oshiriladi.

1. O'rtacha sutkalik intensivlik

Piyoda kuzatuv (vizual hisob) natijasida olingan 1–11 soatlik ma'lumotlar asosida o'rtacha sutkalik harakat intensivligi quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$N_{sut} = N_{soat} \cdot K_{sut}$$

bu yerda:

- N_{sut} — o'rtacha sutkalik intensivlik;
- N_{soat} — dalada aniqlangan soatlik intensivlik;

- K_s — soatlikdan sutkalikka o'tish koeffitsienti (MKH 45-2007 ilova F bo'yicha).

2. O'rtacha yillik sutkalik intensivlik

O'rtacha sutkalik intensivlik asosida yillik ko'rsatkich quyidagicha hisoblanadi:

$$Nyil_{sut} = N_{sut} \cdot K_g$$

bu yerda:

- $Nyil_{sut}$ — o'rtacha yillik sutkalik intensivlik;
- K_g — sutkalikdan yillik intensivlikka o'tish koeffitsienti (MKH 45-2007 ilova G bo'yicha).

Kunlar	1083	16,02	17350
Mkeltirilgan. birlik/soat.	17350	-	19608
N. Ict	19608	1,05	20 589

Transport harakati intensivligi bo'yicha olingan ma'lumotlarni iqtisodiy holatni hisobga olgan holda tahlil qilish, harakat intensivligining o'sish sur'atlarini prognoz qilish imkonini beradi.

ShNK 2.05.02-07 hamda MKH 45-2007 talablariga muvofiq, rekonstruksiya qilinayotgan yo'llarda harakat intensivligining o'sishi oldingi yillar ma'lumotlari va texnik-iqtisodiy izlanishlar natijalari asosida istiqbolga prognoz qilinadi.

ShNK 2.05.02-23 4.6-band va 6-jadvaliga asosan harakat polosalari soni aniqlanadi.

Keyingi hisob-kitoblar uchun loyiha doirasida harakat intensivligining o'sish koeffitsienti **1,01** etib qabul qilingan.

Trafik prognozi

Yil	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ko'rsatkich	20589	20795	21003	21213	21425	21639	21856	22074
Yil	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Ko'rsatkich	22295	22518	22743	22970	23200	23432	23666	23903
Yil	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
Ko'rsatkich	24142	24384	24627	24874	25122	25374	25627	25884
Yil	2050							
Ko'rsatkich	26142							

"Loyiha" ssenariysi doirasida transport xarajatlari va loyiha yo'lini yaxshilash ishlari yakunlangandan so'ng safar vaqtining kamayishi natijasida transport oqimlarining oshishi kutilmoqda.

Texnik tahlil uchun asosiy dastlabki dizayn ko'rsatkichlari²

Loyiha ko'rsatkichlari	O'lchov birligi	Miqdor
Tayyorgarlik ishlari, yer ishlari	km	289,0
Sement-beton qoplamali avtomobil yo'lini qurish va rekonstruksiya qilish	km	289,0
Yangi ko'priklar qurilishi	birlik.	10
Yo'l o'tkazgichlar qurilishi	birlik.	2
Transport yechimlari qurilishi	birlik.	2
Mahalliy yo'llar qurilishi	km	27
Trotuarlar qurilishi	km	27
Yo'lni jihozlash ishlari	km	289,0

Loyiha amalga oshirilishi dastlab **2026–2030 yillar** davriga rejalashtirilgan.

Loyihaviy avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilishning prognoz muddatlari quyidagicha:

- **Tayyorgarlik ishlari** – 2026 yil;
- **Qurilish ishlari** (yer polotnosini barpo etish, sun'iy inshootlarni qurish, yo'l qoplamasini yotqizish) – 2027–2029 yillar;
- **Yo'lni jihozlash ishlari** – 2029 yil;
- **Obyektni foydalanishga topshirish** – 2029 yil;
- **Kafolat muddati** – 2030 yil dekabrigacha.

² Barcha loyiha ko'rsatkichlari dastlabki tadqiqotga asoslangan bo'lib, Loyiha Baholash Hujjati ishlab chiqilgandan so'ng tuzatiladi.

Qurilish davomiyligini dastlabki hisoblash

Asosiy ish turlari nomlari	2027-yil oktabr		2028-yil oktabr		2029-yil oktyabr	
	Boshlanishi	Tugashi	Boshlanishi	Tugashi	Boshlanishi	Tugashi
Tayyorgarlik ishlari (binolarni buzish, daraxtlarni qayta ekish, quvurlarni demontaj qilish, elektr liniyalarini ko'chirish, elektr liniyalarini ko'chirish, gaz quvurlarini ko'chirish, yer osti simlarini ko'chirish, suv quvurlarini uzatish va boshqalar)	2027			2028		
Yo'l yotqizilishi	2027					2029
Sun'iy inshootlar (quvurlar va yer osti piyodalar o'tish joylari)	2027					2029
Ko'priklar va ko'priklar	2027					2029
Yo'l qoplamasi	2027					2029
Kesishma va qo'shni joylar (shu jumladan transport almashinuvlari) avtomagistrallar			2028			2029
Yo'lining elektr yoritilishi			2028			2029
Landshaft va landshaft dizayni					2029	2029
Yo'llarning joylashuvi					2029	2029

4.2. DASTLABKI IQTISODIY VA MOLIVAVIY TAHLIL

Ushbu loyiha bo'yicha investitsiyalarning qaytarilishi to'g'ridan-to'g'ri pullik yo'l to'lovlari ko'rinishida amalga oshirilmaganligi sababli, asosiy e'tibor uning **ijtimoiy-iqtisodiy samaradorligini baholashga** qaratiladi. Bu samaradorlik transport va vaqt xarajatlarining kamayishi, yo'l xizmat ko'rsatish darajasining oshishi hamda hudud aholisi va biznesi uchun makro va mikroiqtisodiy foydalar yaratilishi orqali ifodalanadi.

Yo'l tarmog'ining rivojlanish darajasi va texnik holati mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatib, ham makroiqtisodiy, ham mikroiqtisodiy sohalarga bevosita ta'sir qiladi.

Shu bois, O'zbekistonda avtomobil yo'llarini qurish va rekonstruksiya qilishga yo'naltirilgan investitsiyalar samaradorligi ijtimoiy-iqtisodiy xarakterga ega bo'lib, loyiha natijalari va xarajatlarining jamiyat, hudud yoki butun aholi manfaatlariga mosligini aks ettiradi.

Bundan tashqari, avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish jarayonida iqtisodiyotning keng tarmoqlari, korxona va tashkilotlar yo'l xizmatidan foydalanishi sababli, foyda va afzalliklar ko'p yo'nalishli xarakterga ega bo'ladi.

Shu munosabat bilan kapital qo'yilmalar samaradorligini hisoblashda faqat transport tarmog'i va yo'l xo'jaligidagi emas, balki transportdan tashqari iqtisodiyot tarmoqlaridagi ta'sirlar ham hisobga olinishi shart.

Loyihaning mintaqaviy ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishga ta'siri quyidagi samaralar asosida baholanadi:

- transport ichidagi samaralar;
- transportdan tashqari iqtisodiy samaralar;
- ijtimoiy sohadagi samaralar.

Loyihaning mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy hayotiga ta'sirini pul qiymatida aniq baholash metodikasining mavjud emasligi hamda O'zbekistonda avtomobil yo'llarining pullik emasligini inobatga olib, iqtisodiy samaradorlikni baholashda bir qator shartli farazlar qabul qilingan.

Iqtisodiy samaradorlik ikki ssenariy taqqoslash orqali baholanadi:

- **1-ssenariy – “loyihasiz”**: yo‘lning mavjud holatini saqlab qolish, xizmat darajasining pasayishi, transport va ta‘mirlash xarajatlarining oshishi, uzoq hududlarga kirish imkoniyatining cheklanishi;
- **2-ssenariy – “loyiha bilan”**: yo‘lni rekonstruksiya qilish, ekspluatatsion xarajatlarni kamaytirish, harakat tezligi va xavfsizligini oshirish, transport barqarorligini yaxshilash.

Shuni ta‘kidlash lozimki, yuqorida keltirilgan har bir samara o‘z navbatida mamlakatning ijtimoiy va iqtisodiy hayotiga qo‘shimcha ijobiy ta‘sir ko‘rsatadi.

A-379 “Navoiy–Uchquduq” avtomobil yo‘lini km 0–289 uchastkasini rekonstruksiya qilish loyihasi M37 “Samarqand–Buxoro–Turkmanboshi” yo‘lining km 147–199 uchastkasi bilan tutashgan bo‘lib, Navoiy va Buxoro viloyatlari hududidan o‘tadi. Shu sababli iqtisodiy tahlilda ushbu loyiha bo‘yicha qo‘llanilgan asosiy iqtisodiy samaralar analog sifatida qabul qilingan.

Asosiy iqtisodiy samaralar M37 “Samarqand–Buxoro–Turkmanboshi” avtomobil yo‘lining 11–207 km qismini rekonstruksiya qilish loyihasi analogi asosida qo‘llanildi.

Yo‘l tarmog‘ining rivojlanish darajasi va texnik holati mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga sezilarli ta‘sir ko‘rsatadi hamda makroiqtisodiy va mikroiktisodiy sohalarga bevosita ta‘sir etadi.

Barcha xarajatlarning samaradorligi tayyor mahsulot ishlab chiqarish, ya‘ni avtomobil yo‘llarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta‘mirlash va saqlash ishlarini bajarish hisobiga ta‘minlanadi.

Shu sababli iqtisodiy samaradorlikni baholashda loyiha ta‘sirining iqtisodiyot ko‘rsatkichlari hamda ijtimoiy sohaga ta‘sir natijalarini tavsiflovchi qator ko‘rsatkichlardan foydalanildi.

Yo‘l ta‘mirlash xarajatlarini kamaytirish

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo‘lini rekonstruksiya qilish yo‘l qoplamasi hamda yo‘l inshootlarini kapital ta‘mirlash va joriy saqlash xarajatlarining kamayishiga olib keladi.

Bazaviy variant (“loyihasiz” holat) yo‘lning mavjud holatini saqlab turish uchun yetarli bo‘lgan texnik xizmat ko‘rsatish sharoitlarini aks ettiradi.

“Loyiha bilan” varianti dastlabki investitsiyalarni jalb etishni nazarda tutadi, undan keyin esa davriy texnik xizmat ko‘rsatish ishlari amalga oshiriladi. Bunda texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari va davriyligi yo‘lning prognoz qilinayotgan holati hamda transport oqimlari sharoitlari uchun iqtisodiy jihatdan optimal hisoblanadi.

2030–2054 yillar davrida yo‘lni ekspluatatsiya qilish xarajatlarining kamayishi hisobiga prognoz qilinayotgan shartli iqtisodiy samara hisob-kitoblarga ko‘ra 22,93 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etishi kutilmoqda.

Yo'l-ekspluatatsiya xarajatlarining kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara

Ming dollar.

Yillar	Loyiha amalga oshirilmagan holatda joriy saqlash xarajatlari prognozi, ming AQSH dollari ekvivalentida	Loyiha amalga oshirilgandan keyingi joriy texnik xizmat xarajatlari prognozi, tenglashtirilgan. Ming dollar.	Loyiha amalga oshirilgandan keyingi davriy ta'mirlash xarajatlari prognozi, tenglashtirilgan. Ming dollar.	Yo'l ekspluatatsiyasi xarajatlarini kamaytirishdan shartli iqtisodiy ta'sir, tenglashtirilgan. Ming dollar.
2030	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2031	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2032	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2033	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2034	9 074,31	7 554,82	579,09	940,40
2035	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2036	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2037	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2038	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2039	9 074,31	7 554,82	1 737,26	-217,77
2040	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2041	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2042	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2043	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2044	9 074,31	7 554,82	2 895,43	-1 375,94
2045	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2046	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2047	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2048	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2049	9 074,31	7 554,82	4 053,60	-2 534,11
2050	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2051	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2052	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2053	9 074,31	7 554,82		1 519,49
2054	9 074,31	7 554,82	5 790,86	-4 271,37
Jami	226 857,64	188 870,38	15 056,24	22 931,02

Transport vositalarini saqlash bo‘yicha ekspluatatsion xarajatlarning kamayishi

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo‘llarini rekonstruksiya qilish fuqarolar hamda xo‘jalik yurituvchi subyektlarga tegishli transport vositalaridan samarali foydalanish uchun sharoit yaratadi.

Hozirgi vaqtda yo‘l tarmog‘ining rivojlanish darajasi avtomobil tashuvlariga bo‘lgan talabga mos kelmasligi sababli, mintaqa iqtisodiyoti va aholisi sezilarli yo‘qotishlarga duch kelmoqda. Asosiy muammolardan biri — loyihalashtirilayotgan avtomobil yo‘lining yuqori darajada eskirgani va qoniqarsiz texnik holatidir.

Xalqaro tajriba shuni ko‘rsatadiki, avtomobil yo‘llarining transport-ekspluatatsion holati me‘yoriy talablarga mos kelmaganda, avtomobil tashuvlari xarajatlari qo‘shimcha ravishda ortadi.

Ekspluatatsion xarajatlarning doimiy va o‘zgaruvchan (bosib o‘tilgan masofaga bog‘liq) qismlaridagi o‘zgarishlar mintaqa avtomobil yo‘llari holatining yaxshilanishi bilan bog‘liq turli omillar hisobiga yuz beradi. Doimiy xarajatlar qisqarishining asosiy omili harakat tezligining oshishi va natijada yo‘lda sarflanadigan vaqtning kamayishi hisoblanadi. O‘zgaruvchan xarajatlar esa yoqilg‘i sarfining kamayishi, avtomobilning eskirish darajasining pasayishi hamda ta‘mirlash oralig‘ining uzayishi hisobiga qisqaradi.

Ekspluatatsion xarajatlarning kamayishi tashish tannarxini pasaytiruvchi omillardan biri hisoblanadi.

Avtomobil yo‘li sifatining yaxshilanishi transport vositalari egalari uchun quyidagi xarajatlarning kamayishi hisobiga bevosita moddiy foyda keltiradi:

- avtomobillardan foydalanishda sarflanadigan yoqilg‘i xarajatlari;
- texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari;
- ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallar xarajatlari.

Yoqilg‘i xarajatlarning kamayishidan olinadigan shartli iqtisodiy samarani aniqlash maqsadida quyidagi o‘rtacha shartlar asos qilib olindi:

- rekonstruksiya qilinayotgan avtomobil yo'li bo'yicha avtomobilning o'rtacha sutkalik bosib o'tish masofasi mintaqadagi bitta shartli yo'lovchining o'rtacha qatnov masofasiga teng deb qabul qilindi;
- foydalanilayotgan avtomobillarning o'rtacha sutkalik soni harakatning o'rtacha sutkalik intensivligiga mos deb olindi;
- benzin sarfining kamayishi — 1 l/100 km;
- benzin narxi — 11 500 so'm/l;
- yoqilg'i sarfi shartli ravishda shahar tashqarisidagi rejimda 7 l/100 km deb qabul qilindi.

Bitta shartli yo'lovchining o'rtacha qatnov masofasini aniqlash uchun yo'lovchi aylanmasining tashilgan yo'lovchilar soniga nisbati hisoblab chiqildi.

O'rtacha qatnov masofasi rekonstruksiya qilinayotgan avtomobil yo'lidagi o'rtacha sutkalik harakat intensivligiga ko'paytirilib, ushbu yo'l bo'yicha shartli o'rtacha sutkalik bosib o'tish masofasi aniqlandi.

Buxoro viloyatida o'rtacha qatnov masofasini hisoblash

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024 yillar uchun o'rtacha ko'rsatkich
Avtomobil transportida tashilgan yo'lovchilar soni, mln kishi	267,7	278,4	290,4	291,3	297,6	285,1
Avtomobil transportining yo'lovchi aylanmasi, mlrd yo'lovchi-km	9 715,3	9 835,9	9 978,1	10 132,8	10 349,1	10 002,2
O'rtacha qatnov masofasi, km	36,29	35,33	34,36	34,78	34,78	35,11

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo‘lini rekonstruksiya qilish ishlari natijasida benzin sarfining kamayishidan olinadigan shartli iqtisodiy samarani hisoblash jadvalda keltirilgan.

2030–2054 yillar davrida yoqilg‘i xarajatlarining kamayishi hisobiga prognoz qilinayotgan shartli iqtisodiy samara hisob-kitoblarga ko‘ra 188,35 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etishi kutilmoqda.

Bundan tashqari, avtomobil yo‘llarini rekonstruksiya qilish natijasida avtotransport egalari uchun texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari, shuningdek ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallarga sarflanadigan xarajatlarning kamayishi ham kutiladi.

Loyihalashtirilayotgan yo‘llarning viloyat transport tizimida muhim o‘rin tutishini inobatga olib, yuqorida qayd etilgan xarajatlarning kamayishi viloyatdagi avtotransport egalari ma‘lum qismiga ta‘sir ko‘rsatishi prognoz qilinmoqda.

Viloyat doimiy aholi sonining o‘zgarishi prognozini ishlab chiqish maqsadida 2020–2024 yillardagi amaldagi statistik ma‘lumotlar tahlil qilinib, ushbu davr uchun o‘rtacha o‘sish sur‘ati aniqlandi. Jadvalda viloyat doimiy aholi soni o‘zgarishining dinamikasi keltirilgan.

Benzin sarfining kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara

<i>Yillar</i>	Avtomobillarning o'rtacha sutkalik harakati	O'rtacha sutkalik bosib o'tilgan masofa, km	Benzin iste'molining o'rtacha sutkalik kamayishi, litr	Benzin iste'molining o'rtacha yillik kamayishi, ming AQSH dollari
2030	55 676	1 954 700	19 547	6 669
2031	56 233	1 974 247	19 742	6 736
2032	56 796	1 993 990	19 940	6 803
2033	57 364	2 013 930	20 139	6 871
2034	57 937	2 034 069	20 341	6 940
2035	58 517	2 054 410	20 544	7 009
2036	59 102	2 074 954	20 750	7 079
2037	59 693	2 095 703	20 957	7 150
2038	60 290	2 116 660	21 167	7 221
2039	60 893	2 137 827	21 378	7 294
2040	61 501	2 159 205	21 592	7 367
2041	62 116	2 180 797	21 808	7 440
2042	62 738	2 202 605	22 026	7 515
2043	63 365	2 224 631	22 246	7 590
2044	63 999	2 246 878	22 469	7 666
2045	64 639	2 269 346	22 693	7 742
2046	65 285	2 292 040	22 920	7 820
2047	65 938	2 314 960	23 150	7 898
2048	66 597	2 338 110	23 381	7 977
2049	67 263	2 361 491	23 615	8 057
2050	67 936	2 385 106	23 851	8 137
2051	68 615	2 408 957	24 090	8 219
2052	69 301	2 433 047	24 330	8 301
2053	69 994	2 457 377	24 574	8 384
2054	70 694	2 481 951	24 820	8 468
<i>Jami</i>				188 351

Jadvaldan ko'rinib turibdiki, 2020–2024 yillar davrida viloyat doimiy aholi sonining o'rtacha yillik o'sish sur'ati 1,63 % ni tashkil etgan. Doimiy aholi sonining keyingi yillardagi o'zgarishini prognozlash maqsadida ushbu ko'rsatkich aholi sonining o'rtacha yillik o'zgarish sur'ati sifatida qabul qilindi.

Buxoro viloyati doimiy aholi soni o'zgarishi dinamikasi

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024 yillar uchun o'rtacha ko'rsatkich
Buxoro viloyati doimiy aholi soni, ming kishi	1947,1	1976,8	2009,7	2044	2077	
Oldingi yilga nisbatan o'sish, %		1,53	1,66	1,71	1,61	1,63

Quyidagi jadvalda Buxoro viloyatida jismoniy shaxslarga tegishli yengil avtomobillar soni, ming birlikda keltirilgan.

Aholining avtomobillar bilan ta'minlanganligi prognozi

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024 yillar uchun o'rtacha ko'rsatkich
Buxoro viloyatida jismoniy shaxslarga tegishli yengil avtomobillar soni, ming birlik	180	197	218	242	261	
1000 nafar aholiga to'g'ri keladigan yengil avtomobillar soni	93	100	109	118	126	109,0

Texnik xizmat ko'rsatish xizmatlari, shuningdek ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallar uchun avtotransport egalari xarajatlarining kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samarani hisoblashda, har bir avtomobil uchun yiliga o'rtacha 7 AQSH dollari miqdoridagi xarajatlar kamayishi qabul qilindi.

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish natijasida yuqoridagi xarajatlarning yillar kesimidagi kamayishidan olinadigan shartli iqtisodiy samara hisob-kitoblari jadvalda keltirilgan.

2030–2054 yillar davrida avtotransport egalari tomonidan texnik xizmat ko'rsatish, ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallarga sarflanadigan xarajatlarning kamayishi hisobiga prognoz qilinayotgan shartli iqtisodiy samara o'rtacha 5,59 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etishi kutilmoqda.

Avtotransport egalari uchun texnik xizmat ko'rsatish xizmatlari, ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallar xarajatlarining kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara

Yillar	Doimiy aholi soni, ming kishi	Transport vositalari soni, 1 ming aholiga birlik prognozi	Avtomobillar soni, birliklar prognozi	Avtomobil egalarining texnik xizmat ko'rsatish xarajatlari hamda ehtiyot qismlar, shinalar va boshqa materiallar xarajatlarining o'rtacha yillik kamayishi ming dollar
2024	2 077,00	109	226 357	
2025	2 110,81	111	234 643	
2026	2 145,17	113	243 231	
2027	2 180,08	116	252 134	
2028	2 215,57	118	261 363	
2029	2 251,63	120	270 929	
2030	2 288,28	123	280 846	140
2031	2 325,53	125	291 126	146
2032	2 363,38	128	301 782	151
2033	2 401,85	130	312 828	156
2034	2 440,95	133	324 278	162
2035	2 480,68	136	336 148	168
2036	2 521,06	138	348 452	174
2037	2 562,09	141	361 206	181
2038	2 603,79	144	374 427	187
2039	2 646,18	147	388 132	194
2040	2 689,25	150	402 339	201
2041	2 733,02	153	417 065	209
2042	2 777,51	156	432 331	216
2043	2 822,72	159	448 156	224
2044	2 868,66	162	464 559	232
2045	2 915,36	165	481 563	241
2046	2 962,81	168	499 190	250
2047	3 011,04	172	517 462	259
2048	3 060,05	175	536 402	268
2049	3 109,86	179	556 036	278
2050	3 160,48	182	576 388	288
2051	3 211,92	186	597 486	299
2052	3 264,20	190	619 355	310
2053	3 317,33	194	642 025	321
2054	3 371,33	197	665 525	333
Jami				5 588

Yo'l-transport hodisalarining kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara

Salbiy jihat va avtomobil transporti sohasida iqtisodiy xavfsizlikka asosiy tahdid yo'l-transport hodisalari (YTH), aniqrog'i — ulardan jamiyatga yetadigan ijtimoiy-iqtisodiy yo'qotishlardir.

YTH natijasida avtomobil yo'llarida odamlar halok bo'ladi va jarohat oladi, shuningdek avtomobillar, yuklar, yo'l va boshqa muhandislik inshootlari kabi moddiy boyliklar buziladi va zarar ko'radi.

Shunisi xarakterliki, yo'llardagi xavfli uchastkalarining aksariyati bir vaqtning o'zida transport-ekspluatatsion ko'rsatkichlari past bo'lgan joylar hisoblanadi. Yo'lning xavfli uchastkasining o'tkazuvchanlik qobiliyati uning xavfsizlik koeffitsiyenti miqdori bilan bevosita bog'liqdir.

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish ham YTHlar sonini kamaytirish va natijada ulardan kelib chiqadigan zararlarni qisqartirish uchun sharoit yaratadi.

Buxoro viloyati yo'llaridagi yo'l-transport hodisalari haqida ma'lumot

	2020	2021	2022	2023	2024
Avariya soni	339	436	408	377	355
O'limlar soni	131	183	216	204	226
Jarohatlanganlar soni	320	241	368	365	349

Shuni hisobga olish kerakki, hozirgi vaqtda ichki talabning o'sishi va aholining pul daromadlari ortishi natijasida avtotransport vositalari parki kengaymoqda. Eng yuqori o'sish sur'atlari yengil avtomobillar parkiga xosdir.

Viloyatda avtotransport vositalari sonining barqaror ravishda ortib borishi va yo'llarning o'tkazuvchanlik qobiliyati doimiy bo'lib qolishi sharoitida, yo'l-transport hodisalari (YTH) sonining ham ortishi ehtimoli mavjud deb hisoblanadi.

Ma'lumotlarga asoslanib, doimiy aholi soni prognozi hamda YTHlarning umumiy soni va jarohat olganlar sonining o'lim bilan tugagan YTHlarga nisbati

asosida, “loyihasiz” holatda YTHlarning umumiy prognoz soni, o‘lim bilan tugagan YTHlar soni hamda YTHlarda jarohat olganlar sonini shartli ravishda hisoblash mumkin. Natijalar jadvalda keltirilgan

"Loyiha amalga oshirilmagan" holatda yo‘l-transport hodisalari, o‘limga olib keluvchi avariya va jarohatlanganlar soni

Yillar	Doimiy aholi soni, ming kishi	O‘limga olib kelgan avariya soni, odamlar	Jarohatlanganlar soni, odamlar	Baxtsiz hodisalar soni, holatlar
2025	2111	4	30	30
2026	2145	4	30	30
2027	2180	4	31	31
2028	2216	4	31	31
2029	2252	4	32	32
2030	2288	4	33	33
2031	2326	4	33	33
2032	2363	4	34	34
2033	2402	5	34	34
2034	2441	5	35	35
2035	2481	5	35	35
2036	2521	5	36	36
2037	2562	5	36	36
2038	2604	5	37	37
2039	2646	5	38	38
2040	2689	5	38	38
2041	2733	5	39	39
2042	2778	5	39	39
2043	2823	5	40	40
2044	2869	5	41	41
2045	2915	6	41	41
2046	2963	6	42	42
2047	3011	6	43	43
2048	3060	6	44	44
2049	3110	6	44	44
2050	3160	6	45	45
2051	3212	6	46	46
2052	3264	6	46	46
2053	3317	6	47	47
2054	3371	6	48	48
Jami		133	994	994

Shu bilan birga, yo'l-transport hodisalari (YTH) natijasida inson hayotining yo'qotilishi (yo'llarning yomon holati tufayli yuzaga kelgan hollarda) pul ifodasida to'liq baholab bo'lmaydi.

YTHlar oqibatida jamiyat yo'qotishlarining shartli iqtisodiy samarasi hisoblash maqsadida yo'qotishlar ikki shaklga ajratiladi: bevosita va bilvosita yo'qotishlar.

Bevosita yo'qotishlar — bu transport korxonalari, yo'l ekspluatatsiya xizmatlari, yuk jo'natuvchilar, huquqni muhofaza qilish organlari (YHXB), tibbiyot muassasalari, davlat ijtimoiy ta'minot va sug'urta organlari tomonidan amalga oshiriladigan to'g'ridan-to'g'ri xarajatlarni o'z ichiga oladi.

Bilvosita yo'qotishlar esa YTH natijasida jabrlanuvchi yoki halok bo'lgan shaxsning ishlab chiqarish jarayonidan vaqtincha yoki butunlay chiqib ketishi bilan bog'liq yo'qotishlarni, ishlab chiqarish aloqalarining buzilishini hamda ijtimoiy-axloqiy yo'qotishlarni qamrab oladi.

Loyihaning YTHlar kamayishidan kelib chiqadigan jamiyat yo'qotishlarini qisqartirish bo'yicha shartli iqtisodiy samarasini aniqlash maqsadida quyidagi shartlar qabul qilindi:

- YTH oqibatida shikastlangan transport vositalarini tiklash, yetkazib berish va ta'mirlash hamda YTHdan to to'liq tiklanishgacha bo'lgan to'xtab turishdan keladigan yo'qotishlar — 1 YTH uchun o'rtacha 500 AQSH dollari;
- yo'l inshootlari va yo'l bo'yidagi kommunikatsiyalar hamda mulkka yetkazilgan zararlarni ta'mirlash xarajatlari — 1 YTH uchun 200 AQSH dollari;
- YTH sabablarini tergov qilish, guvohlarni chaqirish, materiallarni rasmiylashtirish, sud xarajatlari va boshqa huquqiy xarajatlar — 1 YTH uchun 200 AQSH dollari;

- jabrlanganlarni tibbiyot muassasasiga yetkazish, ambulator va statsionar davolash, sanatoriy-reabilitatsiya xarajatlari — har bir halok bo‘lgan va jarohat olgan shaxs uchun 300 AQSH dollari;

- kasallik varaqalari, nogironlik pensiyalari va nafaqalar (hamda vafot etgan taqdirda boqimandalar uchun to‘lovlar) — har bir shaxs uchun yiliga 50 AQSH dollari miqdorida 10 yil davomida;

- morg va dafn marosimi xarajatlari — YTHda halok bo‘lgan har bir shaxs uchun 400 AQSH dollari.

YTHlardan kelib chiqadigan bilvosita zararlar esa jabrlanganlar vaqtincha yoki doimiy mehnatga layoqatsizligi tufayli milliy daromadning yo‘qotilishini o‘z ichiga oladi.

Bilvosita zararlarni aniqlashda quyidagilar qabul qilindi:

- YTH natijasida halok bo‘lgan shaxs iqtisodiyotga o‘rtacha 20 yil davomida hissa qo‘shishi mumkin bo‘lgan;

- jarohat olgan shaxs esa o‘rtacha 3 yil davomida iqtisodiy faoliyatdan chetda qolishi mumkin bo‘lgan davr;

- o‘rtacha iqtisodiy hissa sifatida viloyat iqtisodiyotida band bo‘lgan aholiga to‘g‘ri keladigan o‘rtacha yalpi hududiy mahsulot (YHM) qabul qilindi.

Viloyat iqtisodiy o‘sishi hisobga olinib, YHM prognozi uchun 2024-yilda qayd etilgan o‘rtacha yillik o‘sish sur‘ati — 16,85% asos qilib olindi.

Buxoro viloyatining yalpi hududiy mahsuloti (YHM) o‘sish sur‘ati

Yillar	2020	2021	2022	2023	2024
YHM, milliard so‘m	35 320,0	43 069,7	51 728,0	61 242,6	71 560,4
O‘sish, %		21,94	20,10	18,39	16,85

Viloyat iqtisodiyotiga fuqaroning shartli o‘rtacha yillik hissasini prognozlash maqsadida iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi sonining o‘zgarishini tahlil qilish zarur. Iqtisodiyotda band aholi sonining o‘zgarishini tahlil qilish ushbu ko‘rsatkichni prognozlashda alohida ahamiyatga ega, chunki aynan band aholi mehnat faoliyatini amalga oshirib, hudud rivojiga o‘z hissasini qo‘shadi.

Viloyatdagi demografik vaziyatni tahlil qilar ekanmiz, iqtisodiyotda band aholi sonining barqaror o‘shishi kuzatilayotganini qayd etish lozim. Xususan, 2020–2024 yillar davomida mintaqada iqtisodiyotda band aholi soni 1330 ming kishidan 1425 ming kishigacha oshgan.

Buxoro viloyatida iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi soni

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024 yillar uchun o‘rtacha ko‘rsatkich
Aholisi, ming kishi	1947,1	1976,8	2009,7	2044	2077	
Oldingi yilga nisbatan o‘shish sur‘ati, %		1,53	1,66	1,71	1,61	1,63
Bandlik darajasi, %	68,3	67,2	67,2	68,7	68,6	68,00
Iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi soni, ming kishi	1329,87	1328,41	1350,52	1404,23	1424,82	
Oldingi yilga nisbatan o‘shish sur‘ati, %		-0,11	1,66	3,98	1,47	1,75

2020–2024 yillar davrida iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi sonining o‘rtacha yillik o‘shish sur‘ati 1,75 % ni tashkil etdi. Mazkur ko‘rsatkich iqtisodiyotda band aholi sonining kelgusidagi o‘zgarishini prognozlashda asos sifatida qabul qilindi.

Yuqorida keltirilgan asoslar asosida iqtisodiyotda band bo‘lgan aholining mintaqa iqtisodiyotiga shartli o‘rtacha hissasini hisoblash bo‘yicha prognoziy baholash amalga oshirildi.

**Viloyatning iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi jon boshiga to‘g‘ri
keladigan prognoz yalpi hududiy mahsuloti (YHM)**

Yillar	Iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi soni, ming kishi	Viloyatning prognoz yalpi hududiy mahsuloti (YHM), mln AQSH dollari ekvivalentida	Iqtisodiyotda band bo‘lgan aholi jon boshiga to‘g‘ri keladigan viloyatning prognoz yalpi hududiy mahsuloti (YHM), AQSH dollari ekvivalentida
2024	2 077,0	5 816,42	2 800,40
2025	2 113,3	6 796,34	3 215,93
2026	2 150,3	7 941,35	3 693,12
2027	2 187,9	9 279,26	4 241,11
2028	2 226,2	10 842,58	4 870,42
2029	2 265,2	12 669,28	5 593,11
2030	2 304,8	14 803,72	6 423,03
2031	2 345,1	17 297,77	7 376,10
2032	2 386,1	20 212,00	8 470,59
2033	2 427,9	23 617,20	9 727,48
2034	2 470,4	27 596,09	11 170,88
2035	2 513,6	32 245,31	12 828,45
2036	2 557,6	37 677,82	14 731,97
2037	2 602,3	44 025,56	16 917,95
2038	2 647,8	51 442,73	19 428,28
2039	2 694,2	60 109,51	22 311,11
2040	2 741,3	70 236,41	25 621,70
2041	2 789,2	82 069,44	29 423,53
2042	2 838,0	95 896,02	33 789,48
2043	2 887,7	112 052,03	38 803,27
2044	2 938,2	130 929,91	44 561,02
2045	2 989,6	152 988,23	51 173,12
2046	3 041,9	178 762,80	58 766,34
2047	3 095,1	208 879,73	67 486,27
2048	3 149,3	244 070,58	77 500,09
2049	3 204,4	285 190,18	88 999,78
2050	3 260,5	333 237,38	102 205,84
2051	3 317,5	389 379,29	117 371,46
2052	3 375,5	454 979,67	134 787,40
2053	3 434,6	531 632,02	154 787,56
2054	3 494,7	621 198,32	177 755,41

YTH (yo‘l-transport hodisalari) va ularning oqibatlari sonini kamaytirish bo‘yicha shartli iqtisodiy samarani aniqlashda asos sifatida quyidagi faraz qabul qilindi: loyiha amalga oshirilgan taqdirda o‘lim bilan tugagan YTHlar soni hamda jarohat olganlar soni “loyihasiz” holatga nisbatan o‘rtacha 10 % ga kamayadi.

Loyihani amalga oshirish natijasida YTHlarni qisqartirish va ularning oqibatlaridan kelib chiqadigan yo‘qotishlarni kamaytirish hisobiga shartli mumkin bo‘lgan iqtisodiy samara 2030–2054 yillar davrida 29,3 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etishi kutilmoqda.

Shuningdek, avtomobil yo‘lini rekonstruksiya qilish YTHlar sonining kamayishi va ular natijasida yuzaga keladigan zararning qisqarishi uchun sharoit yaratadi.

YTHlar kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara hisob-kitobi
“Loyihasiz” holatda jamiyatning YTHlardan kelib chiqadigan prognoz yo'qotishlari, ming AQSH dollari
ekvivalentida

Nomi	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Umumiy yo'qotishlar, jumladan:	0,0	280,7	594,7	1 001,2	1 205,1	1 449,0	1 740,4	2 088,3	2 503,4	2 998,4	3 588,2	4 288,5	5 122,3	6 114,1
Shikastlangan transport vositalarini tiklash, yetkazib berish va ta'mirlash, shuningdek, avariya vaqtdan to'liq tiklashgacha bo'lgan vaqtdan kelib chiqqan yo'qotishlar	0,0	16,3	16,5	16,8	17,1	17,3	17,6	17,9	18,2	18,5	18,8	19,1	19,4	19,7
Shikastlangan yo'l inshootlari va yo'l bo'yidagi aloqa qurilmalarini ta'mirlash, mulk	0,0	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,8	7,9
Avariya sabablarini tergov qilish, guvohlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi bo'yicha materiallarni ro'yxatdan o'tkazish, sud xarajatlari va boshqalar.	0,0	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,8	7,9
Jabrlanuvchilarni tibbiy muassasaga olib borish, ambulator va statsionar davolash xarajatlari, sanatoriya reabilitatsiyasi va boshqalar.	0,0	11,1	11,2	11,4	11,6	11,8	12,0	12,2	12,4	12,6	12,8	13,0	13,2	13,4
Nogiron bo'lgan shaxslarga byulletenlar, pensiyalar va imtiyozlarni to'lash, ularning o'limi taqdirida esa bog'liqlarga	0,0	1,8	3,7	5,6	7,6	9,5	11,5	13,6	15,6	17,7	19,8	20,2	20,5	20,8
2030		1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8			
2031			1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9		
2032				1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	
2033					1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
2034						2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2035							2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2036								2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2037									2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
2038										2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
2039											2,1	2,1	2,1	2,1

2040											2,2	2,2	2,2	
2041												2,2	2,2	
2042													2,2	
2043														
2044														
2045														
2046														
2047														
2048														
2049														
2050														
2051														
2052														
2053														
2054														
Morg va dafn xarajatlari	0,0	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
Jabrlanuvchilarning vaqtinchalik va doimiy nogironligi sababli milliy daromadning bir qismining yo‘qotilishi, shu jumladan	0,0	236,8	548,2	952,1	1	1	1	2	2	2	3	4	5	6
					153,4	394,6	683,2	028,4	440,7	932,8	519,7	218,9	051,5	042,2
- Vafoti	0,0	27,9	64,5	112,0	172,9	250,3	347,7	469,7	621,6	809,7	1	1	1	2
											041,7	326,9	676,3	102,9
2030		27,9	32,0	36,7	42,2	48,4	55,6	63,9	73,4	84,3	96,8	111,1	127,6	146,5
2031			32,5	37,3	42,9	49,2	56,5	64,9	74,6	85,6	98,3	112,9	129,7	148,9
2032				37,9	43,6	50,0	57,5	66,0	75,8	87,0	99,9	114,8	131,8	151,4
2033					44,3	50,9	58,4	67,1	77,0	88,4	101,6	116,6	133,9	153,8
2034						51,7	59,4	68,2	78,3	89,9	103,2	118,5	136,1	156,3
2035							60,3	69,3	79,5	91,4	104,9	120,5	138,3	158,9
2036								70,4	80,8	92,8	106,6	122,4	140,6	161,5
2037									82,2	94,4	108,4	124,4	142,9	164,1
2038										95,9	110,1	126,5	145,2	166,8

2039											111,9	128,5	147,6	169,5
2040												130,6	150,0	172,3
2041													152,4	175,1
2042														177,9
2043														
2044														
2045														
2046														
2047														
2048														
2049														
2050														
2051														
2052														
2053														
2054														
- vaqtinchalik nogironlik	0,0	208,9	483,7	840,1	980,5	1	1	1	1	2	2	2	3	3
						144,3	335,5	558,7	819,2	123,1	477,9	892,0	375,2	939,2
2030		208,9	239,9	275,5										
2031			243,8	280,0	321,6									
2032				284,6	326,8	375,3								
2033					332,1	381,4	438,0							
2034						387,6	445,1	511,2						
2035							452,4	519,5	596,6					
2036								528,0	606,3	696,3				
2037									616,2	707,7	812,7			
2038										719,2	825,9	948,4		
2039											839,4	963,9	1106,	9

2040	979,6	1125,	1291,
		0	9
2041		1143,	1313,
		3	0
2042			1334,
			4
2043			
2044			
2045			
2046			
2047			
2048			
2049			
2050			
2051			
2052			
2053			
2054			

Jadvalning davomi

Nomi	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	Jami
Umumiy yo'qotishlar, jumladan:	7	8	10	12	14	17	20	24	28	32	38	44	293 100,4
	293,2	694,1	357,6	331,9	673,7	450,0	739,9	193,5	223,9	927,6	417,2	823,7	
Shikastlangan transport vositalarini tiklash, yetkazib berish va ta'mirlash, shuningdek, avariya vaqtdan to'liq tiklashgacha bo'lgan vaqtdan kelib chiqqan yo'qotishlar	20,1	20,4	20,7	21,1	21,4	21,8	22,1	22,5	22,8	23,2	23,6	24,0	497,0
Shikastlangan yo'l inshootlari va yo'l bo'yidagi aloqa qurilmalarini ta'mirlash, mulk	8,0	8,2	8,3	8,4	8,6	8,7	8,8	9,0	9,1	9,3	9,4	9,6	198,8
Avariya sabablarini tergov qilish, guvohlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi bo'yicha materiallarni ro'yxatdan o'tkazish, sud xarajatlari va boshqalar.	8,0	8,2	8,3	8,4	8,6	8,7	8,8	9,0	9,1	9,3	9,4	9,6	198,8
Jabrlanuvchilarni tibbiy muassasaga olib borish, ambulator va statsionar davolash xarajatlari, sanatoriya reabilitatsiyasi va boshqalar.	13,6	13,9	14,1	14,3	14,6	14,8	15,0	15,3	15,5	15,8	16,0	16,3	338,0
Nogiron bo'lgan shaxslarga byulletenlar, pensiyalar va imtiyozlarni to'lash, ularning o'limi taqdirida esa bog'liqlarga	21,2	21,5	21,9	22,2	22,6	23,0	23,3	23,7	24,1	24,5	24,9	25,2	446,0
2030													18,4
2031													18,7
2032													19,0
2033													19,3
2034	2,0												19,7
2035	2,0	2,0											20,0
2036	2,0	2,0	2,0										20,3
2037	2,1	2,1	2,1	2,1									20,6
2038	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1								21,0
2039	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1							21,3

2040	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2						21,7
2041	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2					22,0
2042	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2				22,4
2043	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3			22,7
2044		2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3		23,1
2045			2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	23,5
2046				2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	21,5
2047					2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	19,4
2048						2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	17,3
2049							2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	15,0
2050								2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	12,7
2051									2,6	2,6	2,6	2,6	10,4
2052										2,6	2,6	2,6	7,9
2053											2,7	2,7	5,3
2054												2,7	2,7
Morg va dafn xarajatlari	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	53,0
Jabrlanuvchilarning vaqtinchalik va doimiy nogironligi sababli milliy daromadning bir qismining yo‘qotilishi, shu jumladan	7 220,1	8 619,8	10	12	14	17	20	24	28	32	38	44	291 368,8
			282,1	255,2	595,7	370,8	659,4	111,7	140,8	843,1	331,3	736,5	
- Vafoti	2 622,6	3 254,1	4 019,8	4 946,3	6 065,6	7 415,2	9 040,3	10	12	14	16	19	119 974,0
								550,9	314,0	371,7	773,3	576,1	
2030	168,3	193,3	221,9	254,9	292,7	336,1	386,0						2 799,5
2031	171,0	196,4	225,5	259,0	297,4	341,6	392,3	450,5					3 267,2
2032	173,8	199,6	229,2	263,2	302,3	347,1	398,7	457,8	525,7				3 813,2
2033	176,6	202,9	233,0	267,5	307,2	352,8	405,2	465,3	534,3	613,6			4 450,4
2034	179,5	206,2	236,8	271,9	312,2	358,6	411,8	472,9	543,0	623,6	716,1		5 194,1
2035	182,5	209,5	240,6	276,3	317,3	364,4	418,5	480,6	551,9	633,8	727,8	835,8	6 062,0
2036	185,4	212,9	244,5	280,8	322,5	370,3	425,3	488,4	560,9	644,1	739,7	849,4	6 099,5
2037	188,4	216,4	248,5	285,4	327,7	376,4	432,2	496,4	570,0	654,6	751,7	863,3	6 127,4
2038	191,5	219,9	252,6	290,1	333,1	382,5	439,3	504,5	579,3	665,3	764,0	877,3	6 143,8

2039	194,6	223,5	256,7	294,8	338,5	388,7	446,4	512,7	588,7	676,1	776,4	891,6	6 146,5
2040	197,8	227,2	260,9	299,6	344,0	395,1	453,7	521,0	598,3	687,1	789,1	906,2	6 132,9
2041	201,0	230,9	265,1	304,5	349,6	401,5	461,1	529,5	608,1	698,3	801,9	920,9	6 100,1
2042	204,3	234,6	269,4	309,4	355,3	408,1	468,6	538,2	618,0	709,7	815,0	936,0	6 044,6
2043	207,6	238,5	273,8	314,5	361,1	414,7	476,3	546,9	628,1	721,3	828,3	951,2	5 962,3
2044		242,3	278,3	319,6	367,0	421,5	484,0	555,8	638,3	733,0	841,8	966,7	5 848,5
2045			282,8	324,8	373,0	428,4	491,9	564,9	648,7	745,0	855,5	982,5	5 697,5
2046				330,1	379,1	435,3	499,9	574,1	659,3	757,1	869,5	998,5	5 503,0
2047					385,3	442,4	508,1	583,5	670,0	769,5	883,6	1 014,8	5 257,2
2048						449,6	516,4	593,0	681,0	782,0	898,0	1 031,3	4 951,3
2049							524,8	602,6	692,1	794,8	912,7	1 048,1	4 575,1
2050								612,5	703,3	807,7	927,6	1 065,2	4 116,3
2051									714,8	820,9	942,7	1 082,6	3 560,9
2052										834,3	958,0	1 100,2	2 892,5
2053											973,7	1 118,1	2 091,8
2054												1 136,4	1 136,4
- vaqtinchalik nogironlik	4 597,5	5 365,7	6 262,4	7 308,8	8 530,1	9 955,5	11 619,1	13 560,7	15 826,7	18 471,4	21 558,0	25 160,4	171 394,8
2030													724,3
2031													845,4
2032													986,7
2033													1 151,5
2034													1 343,9
2035													1 568,5
2036													1 830,6
2037													2 136,5
2038													2 493,5
2039													2 910,2
2040													3 396,5

YTHlar kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara hisob-kitobi**Loyiha amalga oshirilgandan so'ng YTHlar kamayishi hisobiga jamiyatning prognoz shartli ijtimoiy-iqtisodiy samarasi, ming AQSH dollari ekvivalentida**

Nomi	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Loyiha amalga oshirilgandan so'ng, jumladan:	28,1	59,5	100,1	120,5	144,9	174,0	208,8	250,3	299,8	358,8	428,9	512,2	611,4
Shikastlangan transport vositalarini tiklash, yetkazib berish va ta'mirlash, shuningdek, yo'l-transport hodisasidan to'liq tiklanishgacha bo'lgan vaqtning uzilishi sababli yo'qotishlar	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0
Shikastlangan yo'l inshootlari va yo'l bo'yidagi aloqa qurilmalarini ta'mirlash, mulk	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
Avariya sabablarini tekshirish, guvohlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi bo'yicha materiallarni ro'yxatdan o'tkazish, huquqiy xarajatlar va boshqalar,	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
Jabrlanuvchilarni tibbiy muassasaga olib borish, ambulator va statsionar davolash xarajatlari, sanatoriya reabilitatsiyasi va boshqalar.	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Nogiron bo'lgan shaxslarga byulletenlar, pensiyalar va imtiyozlarni to'lash, ularning o'limi taqdirida esa bog'liqlarga	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,0	2,0	2,1
Morg va dafn xarajatlari	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Jabrlanuvchilarning vaqtinchalik va doimiy harakatsizligi sababli milliy daromadning bir qismining yo'qotilishi, jumladan o'lim va vaqtinchalik nogironlik natijasida	23,7	54,8	95,2	115,3	139,5	168,3	202,8	244,1	293,3	352,0	421,9	505,1	604,2

Jadvalning davomi

Nomi	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	Jami
Loyiha amalga oshirilgandan so'ng, jumladan:	729,3	869,4	1 035,8	1 233,2	1 467,4	1 745,0	2 074,0	2 419,3	2 822,4	3 292,8	3 841,7	4 482,4	29 310,0
Shikastlangan transport vositalarini tiklash, yetkazib berish va ta'mirlash, shuningdek, yo'l-transport hodisasidan to'liq tiklanishgacha bo'lgan vaqtning uzilishi sababli yo'qotishlar	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4	49,7
Shikastlangan yo'l inshootlari va yo'l bo'yidagi aloqa qurilmalarini ta'mirlash, mulk	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	19,9
Avariya sabablarini tekshirish, guvohlarni chaqirish, yo'l-transport hodisasi bo'yicha materiallarni ro'yxatdan o'tkazish, huquqiy xarajatlar va boshqalar,	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	19,9
Jabrlanuvchilarni tibbiy muassasaga olib borish, ambulator va statsionar davolash xarajatlari, sanatoriya reabilitatsiyasi va boshqalar.	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	33,8
Nogiron bo'lgan shaxslarga byulletenlar, pensiyalar va imtiyozlarni to'lash, ularning o'limi taqdirida esa bog'liqlarga	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5	44,6
Morg va dafn xarajatlari	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	5,3
Jabrlanuvchilarning vaqtinchalik va doimiy harakatsizligi sababli milliy daromadning bir qismining yo'qotilishi, jumladan o'lim va vaqtinchalik nogironlik natijasida	722,0	862,0	1 028,2	1 225,5	1 459,6	1 737,1	2 065,9	2 411,2	2 814,1	3 284,3	3 833,1	4 473,6	29 136,9

Aholining yo'lda sarflaydigan vaqt xarajatlari bilan bog'liq iqtisodiy yo'qotishlarning kamayishi

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish natijasida yo'lovchilar va yuk tashish jarayonida aholining yo'lda sarflaydigan vaqtini qisqartirish bilan bog'liq iqtisodiy yo'qotishlarning kamayishidan shartli iqtisodiy samara hosil bo'ladi. Bu holat yo'l-transport harakatidagi noo'rin vaqt yo'qotishlarining qisqarishi, xizmatlardan foydalanish qulayligining oshishi hamda aholining shaxsiy va ish vaqtidan samarali foydalanish darajasining ortishi bilan izohlanadi.

Iqtisodiyotda band bo'lgan aholi soni va yo'lovchi tashish jarayoniga ta'sirni tahlil qilish muhim ahamiyatga ega, chunki aynan band aholi avtomobil transportining asosiy foydalanuvchisi bo'lib, mehnat faoliyati orqali hududning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga hissa qo'shadi.

Yuqorida bir yo'lovchining o'rtacha qatnov masofasi 35,11 km deb qabul qilingan.

Loyiha amalga oshirilganda transport vositalarining o'rtacha hisobiy tezligi ikki barobargacha oshishi mumkin, natijada yuk va yo'lovchi tashish uchun sarflanadigan vaqt ham ikki barobar kamayadi. Ushbu omil yo'lning o'tkazuvchanlik qobiliyati cheklanganligi sababli alohida ahamiyat kasb etadi.

Hisob-kitoblarda quyidagi shartli qabul qilingan asoslar ishlatiladi:

- yo'lovchi oqimi har bir avtomobilga 1,3 iqtisodiy faol yo'lovchi to'g'ri kelishi hisobida qabul qilingan;
- loyiha amalga oshirilmagan holatda o'rtacha tezlik 50 km/soat;
- loyiha amalga oshirilgandan so'ng o'rtacha tezlik 85 km/soat.

Ushbu shartlarga asoslanib, "loyihasiz" holatda iqtisodiyotning vaqt yo'qotishlari hisoblab chiqilgan.

Loyiha amalga oshirilgandan so'ng transport vositalarining o'rtacha tezligi 70% ga oshishi hisobiga yo'lda sarflanadigan vaqt ham, mos ravishda viloyat yalpi

hududiy mahsulotiga (YHM) bog'liq shartli iqtisodiy yo'qotishlar ham 70% ga kamayishi kutiladi.

**Loyiha amalga oshirilmagan holatda transportda sarflanadigan vaqt
yo'qotishlari hisobiga YHMning prognoz shartli yo'qotishlari yillar
kesimida**

EQ. Ming dollar.

<i>Yillar</i>	Loyihalashtirilayo tgan yo'l bo'yicha iqtisodiyotda band bo'lgan aholi tomonidan tashilgan yo'lovchilar soni, ming yo'lovchi	Yo'lovchi tashish jarayonida vaqt yo'qotishlari, yiliga shartli mehnat- yillarda	Iqtisodiyotda band bo'lgan aholi jon boshiga to'g'ri keladigan viloyatning prognoz yalpi hududiy mahsuloti (YHM), AQSH dollari ekvivalentida	Iqtisodiyotda band bo'lgan aholining yo'lda bo'lishi bilan bog'liq yo'qotishlardan kelib chiqadigan iqtisodiyotning prognoz shartli yo'qotishlari, ming AQSH dollari ekvivalentida
2030	24 386	1 955	6 423,03	12 555
2031	24 630	1 974	7 376,10	14 562
2032	24 876	1 994	8 470,59	16 890
2033	25 125	2 014	9 727,48	19 590
2034	25 376	2 034	11 170,88	22 722
2035	25 630	2 054	12 828,45	26 355
2036	25 887	2 075	14 731,97	30 568
2037	26 145	2 096	16 917,95	35 455
2038	26 407	2 117	19 428,28	41 123
2039	26 671	2 138	22 311,11	47 697
2040	26 938	2 159	25 621,70	55 323
2041	27 207	2 181	29 423,53	64 167
2042	27 479	2 203	33 789,48	74 425
2043	27 754	2 225	38 803,27	86 323
2044	28 031	2 247	44 561,02	100 123
2045	28 312	2 269	51 173,12	116 130
2046	28 595	2 292	58 766,34	134 695
2047	28 881	2 315	67 486,27	156 228
2048	29 170	2 338	77 500,09	181 204
2049	29 461	2 361	88 999,78	210 172
2050	29 756	2 385	102 205,84	243 772
2051	30 053	2 409	117 371,46	282 743
2052	30 354	2 433	134 787,40	327 944
2053	30 658	2 457	154 787,56	380 371
2054	30 964	2 482	177 755,41	441 180
<i>Jami</i>				3 122 318

**Mehnatga layoqatli aholining yo'lda bo'lish vaqti bilan bog'liq shartli
iqtisodiy yo'qotishlarning kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara**

Yillar	Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'li bo'yicha mehnatga layoqatli yoshdagi yo'lovchilar tashilgan soni, ming yo'lovchi.	Loyiha amalga oshirilgandan so'ng yo'lovchi tashish jarayonida vaqt yo'qotishlari, yiliga shartli mehnat-yillarda	Iqtisodiyotda band bo'lgan aholi jon boshiga to'g'ri keladigan viloyatning prognoz yalpi hududiy mahsuloti (YHM), AQSH dollari ekvivalenti da	Loyiha amalga oshirilgandan so'ng iqtisodiyotda band bo'lgan aholining yo'lda bo'lishi bilan bog'liq yo'qotishlardan kelib chiqadigan iqtisodiyotning prognoz yo'qotishlari, ming AQSH dollari ekvivalentida	Iqtisodiyotda band bo'lgan aholining yo'lda bo'lish vaqti bilan bog'liq shartli iqtisodiy yo'qotishlarning kamayishi hisobiga shartli iqtisodiy samara, ming AQSH dollari ekvivalentida
2030	26 418	1 245,6	6 423,0	8 000,8	5 600,6
2031	26 683	1 258,1	7 376,1	9 279,9	6 495,9
2032	26 949	1 270,7	8 470,6	10 763,4	7 534,4
2033	27 219	1 283,4	9 727,5	12 484,1	8 738,9
2034	27 491	1 296,2	11 170,9	14 479,9	10 135,9
2035	27 766	1 309,2	12 828,4	16 794,8	11 756,3
2036	28 044	1 322,3	14 732,0	19 479,7	13 635,8
2037	28 324	1 335,5	16 917,9	22 593,9	15 815,7
2038	28 607	1 348,9	19 428,3	26 205,9	18 344,1
2039	28 894	1 362,3	22 311,1	30 395,3	21 276,7
2040	29 182	1 376,0	25 621,7	35 254,5	24 678,2
2041	29 474	1 389,7	29 423,5	40 890,6	28 623,4
2042	29 769	1 403,6	33 789,5	47 427,6	33 199,3
2043	30 067	1 417,7	38 803,3	55 009,7	38 506,8
2044	30 367	1 431,8	44 561,0	63 804,0	44 662,8
2045	30 671	1 446,2	51 173,1	74 004,1	51 802,9
2046	30 978	1 460,6	58 766,3	85 834,9	60 084,4
2047	31 288	1 475,2	67 486,3	99 557,1	69 690,0
2048	31 600	1 490,0	77 500,1	115 473,0	80 831,1
2049	31 916	1 504,9	88 999,8	133 933,3	93 753,3
2050	32 236	1 519,9	102 205,8	155 344,8	108 741,3
2051	32 558	1 535,1	117 371,5	180 179,2	126 125,5
2052	32 884	1 550,5	134 787,4	208 983,9	146 288,7
2053	33 212	1 566,0	154 787,6	242 393,5	169 675,5
2054	33 544	1 581,6	177 755,4	281 144,2	196 801,0
Jami					1 392 798,5

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish 2030–2054 yillar davrida transport vositalarining harakat tezligini oshirish uchun sharoit yaratadi hamda mehnatga layoqatli aholining yo'lda bo'lish vaqti bilan bog'liq viloyat YHM (Yalpi hududiy mahsulot) yo'qotishlarini o'rtacha hisobda 1392,8 mln AQSH dollari ekvivalentida kamaytirishga imkon beradi.

Tejalgan mablag'lar investitsiyalaridan olinadigan shartli iqtisodiy samara

Loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish natijasida yuzaga keladigan iqtisodiy samara hisobiga tejalgan mablag'lar O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotini yanada rivojlantirishga yo'naltirilishi mumkin.

Tejalgan mablag'larning investitsion samaradorligini aniqlash maqsadida o'rtacha yillik daromadlilik stavkasi 6 % miqdorida qabul qilindi.

Natijada 2030–2054 yillar davrida bo'shatilgan investitsiya mablag'laridan olinadigan umumiy shartli iqtisodiy samara 778,8 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etadi.

Loyiha amalga oshirilishidan olinadigan iqtisodiy samara bo'yicha hisob-kitoblar quyidagi jadvalda keltirilgan.

Yillar kesimida iqtisodiy samarani hisoblash (ming AQSH dollari ekvivalentida)

Xarajatlar	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Yo'l ta'mirlash xarajatlarini kamaytirishning nazariy ta'siri					1 519	1 519	1 519	1 519	940	1 519	1 519	1 519	1 519	- 218	1 519	1 519
Yoqilg'i sarfini kamaytirishning shartli ta'siri					6 669	6 736	6 803	6 871	6 940	7 009	7 079	7 150	7 221	7 294	7 367	7 440
Avtomobil egalariining ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirishning shartli ta'siri					140	146	151	156	162	168	174	181	187	194	201	209
Yo'l-transport hodisalarini kamaytirishning shartli ta'siri					28	59	100	121	145	174	209	250	300	359	429	512
Yo'lda ishlaydigan yoshdagi aholi davrida iqtisodiyotning shartli yo'qotishlarini kamaytirishning shartli ta'siri					5 601	6 496	7 534	8 739	10 136	11 756	13 636	15 816	18 344	21 277	24 678	28 623
Yil boshidagi umumiy iqtisodiy ta'sir					-	13 957	29 751	47 644	67 909	90 306	116 352	145 950	179 623	217 973	259 957	309 749
Imtiyozlangan fondlarga investitsiyalarning notional iqtisodiy ta'siri (yil oxirida)					-	837	1 785	2 859	4 075	5 418	6 981	8 757	10 777	13 078	15 597	18 585
To'plangan foyda					-	837	2 623	5 481	9 556	14 974	21 955	30 712	41 490	54 568	70 165	88 750
Loyiha amalga oshirilishining iqtisodiy ta'siri, jami	- 20 000	- 70 000	- 70 000	- 24 937	13 957	29 751	47 644	67 909	90 306	116 352	145 950	179 623	217 973	259 957	309 749	366 637
Iqtisodiy ta'sir chegirmali stavkani hisobga olgan holda	- 18 868	- 81 168	- 139 941	- 159 693	- 149 264	- 128 290	- 96 605	- 53 998	- 546	64 425	141 309	230 577	332 771	447 750	576 997	721 323
Berilgan imtiyozlar Chegirmali stavka	-	-	-	-	-	1 409	4 719	10 282	18 336	28 987	42 343	58 437	77 261	98 784	122 872	149 530
Yil bo'yicha imtiyozlar, chegirmali stavkalar berilgan	- 20 000	- 70 000	- 70 000	- 24 937	13 957	- 12 549	17 267	- 6 986	25 321	3 665	38 678	19 759	57 502	41 282	81 591	67 940

Jadvalning davomi

Xarajatlar	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	Jami
Yo'l ta'mirlash xarajatlarini kamaytirishning nazariy ta'siri	1 519	1 519	- 1 376	1 519	1 519	1 519	1 519	- 2 534	1 519	1 519	1 519	1 519	- 4 271	22 931
Yoqilg'i sarfini kamaytirishning shartli ta'siri	7 515	7 590	7 666	7 742	7 820	7 898	7 977	8 057	8 137	8 219	8 301	8 384	8 468	188 351
Avtomobil egalarining ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirishning shartli ta'siri	216	224	232	241	250	259	268	278	288	299	310	321	333	5 588
Yo'l-transport hodisalarini kamaytirishning shartli ta'siri	611	729	869	1 036	1 233	1 467	1 745	2 074	2 419	2 822	3 293	3 842	4 482	29 310
Yo'lda ishlaydigan yoshdagi aholi davrida iqtisodiyotning shartli yo'qotishlarini kamaytirishning shartli ta'siri	33 199	38 507	44 663	51 803	60 084	69 690	80 831	93 753	108 741	126 125	146 289	169 675	196 801	1 392 799
Yil boshidagi umumiy iqtisodiy ta'sir	352 680	401 946	458 524	519 846	594 108	678 960	776 698	889 380	1 015 236	1 166 575	1 339 339	1 538 806	1 768 459	12 979 730
Imtiyozlangan fondlarga investitsiyalarning notional iqtisodiy ta'siri (yil oxirida)	21 161	24 117	27 511	31 191	35 646	40 738	46 602	53 363	60 914	69 994	80 360	92 328	106 108	778 784
To'plangan foyda	109 911	134 028	161 539	192 730	228 377	269 114	315 716	369 079	429 993	499 987	580 348	672 676	778 784	5 083 393
Loyiha amalga oshirilishining iqtisodiy ta'siri, jami	416 902	474 632	538 090	613 378	700 661	800 531	915 640	1 044 371	1 197 256	1 375 554	1 579 411	1 814 876	2 080 379	15 212 555
Iqtisodiy ta'sir chegirmali stavkani hisobga olgan holda	876 145	1 042 430	1 220 276	1 411 530	1 617 633	1 839 784	2 079 497	2 337 434	2 616 393	2 918 754	3 246 273	3 601 317	3 985 265	30 479 510
Berilgan imtiyozlar Chegirmali stavka	178 127	208 472	240 422	273 752	308 480	344 561	381 996	420 814	460 980	502 689	546 023	591 117	638 116	5 708 508
Yil bo'yicha imtiyozlar, chegirmali stavkalar berilgan	110 187	98 285	142 137	131 614	176 865	167 696	214 300	206 514	254 466	248 223	297 800	293 317	344 798	2 848 695

Kapital qo'yilmalarining sof joriy qiymati (NPV) va iqtisodiy ichki rentabellik normasi (IRR) ko'rsatkichlari

Loyihada mavjud avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish ko'zda tutilganligi sababli, uning amalga oshirilishi yo'lning o'tkazuvchanlik qobiliyatini kengaytirish va yo'l qoplamasi sifatini yaxshilash maqsadida zarur hisoblanadi.

Shu munosabat bilan loyihani amalga oshirishning maqsadga muvofiqligi "loyiha bilan" va "loyihasiz" variantlar bo'yicha prognoz iqtisodiy ko'rsatkichlarni taqqoslash orqali iqtisodiy samaradorlik nuqtai nazaridan ko'rib chiqildi.

Hisob-kitob davri 25 yilni (2030–2054 yy.) tashkil etadi.

Hisob-kitoblarda qabul qilingan ko'rsatkichlar (shu jumladan qiymat, iqtisodiy va prognoz parametrlar) to'liq bajarilishi, yo'lni rekonstruksiya qilish ishlarining sifatli amalga oshirilishi (tegishli me'yorlarga rioya etgan holda) hamda loyiha amalga oshirish grafigiga qat'iy rioya qilinishi sharti bilan:

- amalga oshirilgan hisob-kitoblar shuni ko'rsatadiki, qabul qilingan farazlar asosida loyiha iqtisodiy jihatdan samarali hisoblanadi;
- loyihaning iqtisodiy ichki daromadlilik normasi (EIRR) hisob-kitob davrida 16,2 % ni tashkil etadi;
- 6 % diskont stavkasida loyihaning iqtisodiy sof joriy qiymati (ENPV) hisob-kitob davrida 604 mln AQSH dollari ekvivalentini tashkil etadi.

4.3. IJTIMOY JIHATLAR

O‘zbekiston Respublikasida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari bepul hisoblanadi, ularning qurilishi va saqlanishi davlat byudjeti hisobidan moliyalashtiriladi. Ijtimoiy-iqtisodiy samaradorlik loyiha natijalari va xarajatlari o‘rtasidagi muvofiqlikni, uning ishtirokchilaridan qat’i nazar, jamiyatning umumiy maqsad va manfaatlariga, shuningdek mintaqa (yoki butun aholi) manfaatlariga mosligini ifodalaydi.

Samaradorlikni baholash uchun uchta asosiy ko‘rsatkichlar guruhi qo‘llaniladi, ularning hisob-kitoblari quyida keltiriladi:

— **Transport samarasi** avtomobil yo‘llari foydalanuvchilari uchun yo‘l sharoitlarining yaxshilanishi natijasida yuzaga keladigan bevosita foydalarni ifodalaydi va transport vositalarini ekspluatatsiya qilish xarajatlarning kamayishi, yo‘lda sarflanadigan vaqtning qisqarishi, transport vositalari unumdorligi oshishi hisobiga ularning soniga bo‘lgan ehtiyoj kamayishi, yo‘l-transport hodisalari xavfining pasayishi, harakat qulayligi va komfort darajasining oshishi bilan tavsiflanadi. Transport samarasi tashish tannarxi o‘zgarishi, YTHlardan keladigan iqtisodiy yo‘qotishlar, vaqtning qiymat jihatdan baholanishi va avtomobillar aylanish tezlashuvi hisobiga resurs tejalishi asosida pul ifodasida aniqlanadi.

— **Ijtimoiy-iqtisodiy samara** harakat qulayligi va xavfsizligi oshishi, yo‘lovchilarning yo‘lda sarflaydigan vaqtning kamayishi, YTHlardan ko‘riladigan yo‘qotishlarning qisqarishi hamda transportning atrof-muhitga ekologik zararining kamayishi bilan bog‘liq natijalarni o‘z ichiga oladi.

— **Notransport samara** avtomobil yo‘llari tarmog‘ini modernizatsiya qilish va rivojlantirishning mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti hamda ekologik holatga ta’sirini aks ettiradi. Markaziy Osiyoda yo‘l tarmoqlari keng bo‘lib, asosan foydalanuvchilar ehtiyojlarini qondirish uchun yetarli hisoblanadi, biroq ularning katta qismi qoniqarsiz holatda bo‘lib, bu tegishli texnik xizmat ko‘rsatishning yetarli emasligini ko‘rsatadi.

Bu holat asosan quyidagilar bilan bog‘liq:

1. yo‘llarni saqlash uchun byudjet mablag‘larining yetishmasligi;
2. yo‘l ekspluatatsiyasida qo‘llanilayotgan eski texnik standartlar;
3. qurilish va saqlashda yangi texnologiyalar va usullarning cheklangan qo‘llanilishi, bu esa xarajatlarni 20–30 % ga kamaytirishi mumkin edi.

O‘zbekiston hukumati respublika hududidan o‘tuvchi xalqaro transport yo‘laklarini rivojlantirish, transport magistrallarini modernizatsiya qilish hamda transport infratuzilmasini takomillashtirishga katta ahamiyat bermoqda. Xalqaro yuk tashish hajmini oshirish va tranzit oqimlarini jalb etish uchun transport va logistika xizmatlari sifatini oshirish bo‘yicha ishlarni bugundan boshlab faollashtirish zarur. Shu sababli mamlakatda xalqaro standartlarga mos sifat menejmenti tizimlarini joriy etish iqtisodiy rivojlanishning ustuvor yo‘nalishlaridan biriga aylangan.

O‘zbekiston iqtisodiy rivojlanish tuzilmasi tahlili shuni ko‘rsatadiki, transport infratuzilmasi yaxshilanishi, tranzit va mintaqaviy savdo hajmining ortishi natijasida logistika xizmatlari bozori yaqin yillarda tez sur‘atlarda rivojlanadi. Milliy transport va logistika kompaniyalari ushbu imkoniyatdan foydalanib, o‘z xizmat sifatini xalqaro standartlarga yetkazishga intilmoqda.

Shu munosabat bilan xalqaro ekspertlar tomonidan yo‘l sohasini yanada rivojlantirish uchun quyidagi chora-tadbirlar tavsiya etiladi:

1. Cheklangan resurslardan samarali foydalanish uchun yo‘l xo‘jaligini boshqarishning zamonaviy tizimlarini joriy etish.
2. Yo‘l harakati xavfsizligi hamda tranzit tashuvlar ishonchliligini oshirish bo‘yicha ishlarni takomillashtirish.
3. Yo‘l qurilishida xalqaro standartlar va iqtisodiy samarali saqlash, ta‘mirlash hamda ekspluatatsiya usullarini joriy etish.

Qoraqalpog‘iston hududida yo‘l tarmog‘ini rekonstruksiya qilish natijasida muhim ijtimoiy va kommunal xizmatlardan foydalanish imkoniyati yaxshilandi. Bu aholining turmush darajasini oshirish, bandlikni kengaytirish,

ayollar va zaif guruhlar uchun sharoitlarni yaxshilash hamda tadbirkorlik va ijtimoiy barqarorlikni rivojlantirishga xizmat qildi.

A-379 avtomobil yo'li loyihasini amalga oshirish natijasida kutilayotgan natijalar bo'yicha dastlabki natijalar matritsasi ishlab chiqilgan.

Ko'rsatkich	O'lchov birligi.	Davr (yillar bo'yicha)					
		2030	2031	2032	2033	2034	2035
Harakat intensivligi	auto/kun	21425	21639	21856	22074	22295	22518

5-BOB. LOYIHANING ASOSIY XATARLARI

5.1. LOYIHA XATARLARI VA OLDINI OLISH CHORALARINI UMUMIY BAHOLASH

Umuman olganda, xatar deganda istalmagan hodisaning yuz berish ehtimoli tushuniladi. Xatar odatda loyiha tashabbuskori tomonidan resurslarning bir qismini yo‘qotish, rejalashtirilgan daromadlarning kamayishi yoki muayyan faoliyat natijasida qo‘shimcha xarajatlarning yuzaga kelishi ehtimoli bilan ifodalanadi.

Mazkur investitsiya loyihasi kapital va joriy xarajatlar bo‘yicha ma‘lum farazlarga asoslangan holda ishlab chiqilgan.

Loyihani amalga oshirish O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi tomonidan loyihani o‘z vaqtida moliyalashtirish va qo‘llab-quvvatlash majburiyatini bajarishiga tayanadi.

Kredit mablag‘larini qaytarish manbalari O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi tomonidan shakllantiriladigan va har yili qabul qilinadigan Prezident qarorlariga muvofiq makroiqtisodiy ko‘rsatkichlar asosida taqsimlanadigan mablag‘lar hisoblanadi. Shu sababli kreditni qaytarmaslik bilan bog‘liq jiddiy xatarlar kutilmaydi.

Ijro etuvchi agentlik darajasida “Avtoyulinvest” agentligi loyiha rejalashtirish va qo‘llab-quvvatlash salohiyatini takomillashtirish majburiyatini oladi. Hukumat darajasida esa samarali boshqaruv tamoyillarini joriy etish, investitsiyalarda xarajatlarni qoplash tamoyillarini qo‘llash, chegara infratuzilmasiga o‘z vaqtida investitsiya kiritish hamda iqtisodiy o‘sish va mintaqaviy integratsiyaga yo‘naltirilgan siyosatni davom ettirish loyiha uchun asosiy farazlar hisoblanadi.

Mazkur loyihada asosiy xatar omillari sifatida quyidagilar ko‘rsatiladi: loyiha amalga oshirish grafigining buzilishi, tender savdolarining salbiy

natijasi, bosh pudratchini tanlash jarayonida qurilish qiymatining oshishi hamda keyingi bosqichlarda qurilish muddatlarining cho'zilishi.

Loyiha boshlang'ich bosqichida kechikishlar xatarini kamaytirish uchun batafsil loyiha-qidiruv ishlari Iqtisodiyot va moliya vazirligi mablag'lari hisobidan amalga oshiriladi.

Loyihaga salbiy ta'sirlarning oldini olish maqsadida pudratchilar ishlarni qat'iy nazorat qilish, ekologik talablarni bajarish va yumshatuvchi choralarni amalga oshirishga majburlar.

Loyiha tashabbuskori loyiha parametrlarining bajarilishi, mablag'larning maqsadli sarflanishi, amalga oshirish jadvaliga rioya etilishi hamda texnologik talablarning bajarilishi ustidan doimiy nazorat olib borishi va zarur hollarda rejalar va prognozlarga tuzatishlar kiritishi tavsiya etiladi.

Loyihani tayyorlash va tahlil qilish jarayonida amalga oshirish, byudjet va obyekt barqarorligiga ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan asosiy xatarlar aniqlangan bo'lib, ular kelib chiqish xususiyatiga ko'ra institutsional, texnik, moliyaviy, ijtimoiy va ekologik guruhlariga ajratilgan.

Institutsional xatarlar:

- yer ajratish, kommunikatsiyalarni ko'chirish, loyiha hujjatlarini tasdiqlash kabi ma'muriy jarayonlarning kechikishi;
- buyurtmachi, bosh pudratchi, mahalliy hokimiyat organlari va texnik nazorat o'rtasidagi muvofiqlashtirishdagi nomutanosibliklar.

Texnik xatarlar:

- murakkab geotexnik sharoitlar (zaif gruntlar, yuqori grunt suvlari darajasi);
- muhandislik tarmoqlarini yangilashdagi xatolar va loyiha hujjatlariga tuzatish kiritish zarurati;
- og'ir konstruksiyalar va temir-beton mahsulotlarini yetkazib berishdagi logistika uzilishlari.

Moliyaviy xatarlar:

- valyuta kursi o'zgarishi, sement, armatura va yoqilg'i narxlarining oshishi;

- byudjet mablag‘larining o‘z vaqtida ajratilmasligi;
- subpudrat darajasida mablag‘lardan samarasiz foydalanish.

Ijtimoiy xatarlar:

- xususiy yer uchastkalariga ta’sir va kompensatsiya masalalaridagi kelishmovchiliklar;
- mahalliy aholining kirish yo‘llari yopilishi yoki logistikaning buzilishidan kelib chiqadigan shikoyatlari;
- mahalliy bandlik va gender muvozanati bo‘yicha nizolar.

Ekologik va iqlimiy xatarlar:

- qurilish jarayonida tuproq qoplamining buzilishi va havo ifloslanishi;
- ekstremal yog‘ingarchilik va suv toshqinlariga yetarli bardoshlilikning pastligi;
- sanitariya me‘yorlariga rioya qilinmasligi, shovqin va chang chiqindilari.

Logistik xatarlar va ularni kamaytirish choralari:

- ob-havo yoki yo‘llarning ortiqcha yuklanishi sababli kechikishlar;
- yetkazib beruvchilarning mavjud emasligi (ayniqsa Toshkentdan uzoq tashuvlarda);
- yetkazib berish jadvalining buzilishi yoki texnikaning bekor turib qolishi.

Xatarlarni kamaytirish uchun:

- zaxira yetkazib beruvchilar va muqobil marshrutlar nazarda tutiladi;
- bufer zaxiralar va bosqichma-bosqich logistika tizimi qo‘llaniladi.

Xatarlarning loyiha natijalariga ta’sir darajasi hamda ularni kamaytirish choralari quyida keltirilgan.

T/r	Xatar	Ta'siri	Xatarlarni kamaytirish bo'yicha chora-tadbirlar
1.	Loyihaning qo'shimcha hujjatlarida (DOP) belgilangan avtomobil yo'llari qurilishi hajmi va sifat ko'rsatkichlariga erishilmaslik	baland	Bajarilayotgan ishlar hajmini doimiy nazorat qilish.
2.	Obyektlarni foydalanishga topshirish muddati rejalashtirilgan muddatlardan oshib ketishi mumkin.	baland	O'z vaqtida moliyalashtirishni ta'minlash hamda qurilish ishlarini belgilangan muddatlarda bajarish bo'yicha majburiyatlarni bajarish yuzasidan kompleks chora-tadbirlarni nazarda tutish.
3.	Loyihani o'z vaqtida moliyalashtirmaslik.	baland	Mablag'larni jalb etish va loyihani o'z vaqtida moliyalashtirish bo'yicha kechiktirib bo'lmaydigan chora-tadbirlarni ko'rish.loyihasi.
4.	Qurilish materiallarini xarid qilish va boshqa xarajatlarning oshib ketishi.	baland	Materiallar bozorini o'rganish hamda narx va sifatning maqbul nisbatini taklif etuvchi yetkazib beruvchini aniqlash uchun tijorat takliflarini olish, shuningdek, tegishli yetkazib berish shartnomalarini tuzish.
5.	Loyiha bo'yicha nazarda tutilgan moliyalashtirish shartlari va manbalarining o'zgarishi.	O'rta	Moliyalashtiruvchi bank bilan muzokaralar olib borish va moliyalashtirish shartlari bo'yicha kelishuvga erishish

Shu tariqa, loyiha ijtimoiy barqarorlik tamoyillarini hisobga olgan holda ishlab chiqiladi: u inklyuziv bo'lib, risklarni kompensatsiya qiladi, aholining ishtirokini kuchaytiradi hamda jamoalarning uzoq muddatli rivojlanishiga

xizmat qiladi. Jamoatchilik tomonidan qo‘llab-quvvatlash darajasi yuqori deb baholanadi, monitoringni amalga oshirish bo‘yicha institutsional tayyorgarlik esa yetarli hisoblanadi.