



ЯШИРИН ИҚТИСОДИЁТНИНГ ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ РИВОЖЛАНИШИГА ТАЪСИРИ: ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ МИСОЛИДА

Бобожонов Азимжон Акмал ўғли

Бош прокуратура Яширин иқтисодиёт кўламини таҳлил қилиш
илмий тадқиқот маркази бошлиғи
Мустақил тадқиқотчи
ORCID: 0009-0006-8572-8376

Аннотация: Мазкур тезисда яширин иқтисодиётнинг Ўзбекистон Республикаси транспорт тизими ривожланишига таъсири институционал ёндашув асосида таҳлил қилинади. Ўзбекистон шароитида яширин иқтисодиёт улушини солиқ методи орқали баҳолаш ҳамда унинг транспорт ривожланиши индикаторларига (инвестициялар, солиқ тушумларининг йўқотилиши, норасмий ташувлар даражаси) таъсири аниқланди. Таҳлил натижалари шуни кўрсатадики, кузатилмайдиган иқтисодиёт улушининг 2017 йилдаги тахминан 50 фоиздан 2024 йилда 35 фоизгача пасайиши институционал ислохотлар, жумладан, ўзини ўзи банд қилиш режимининг жорий этилиши, онлайн-такси агрегаторларининг солиқ органлари ахборот тизимлари билан интеграцияси ва тўловларнинг рақамлаштирилиши кабиларнинг самарадорлигидан далолат беради. Шу билан бирга, хизмат кўрсатиш соҳасида (транспорт шу жумладан) кузатилмайдиган сегмент улуши 40 фоиздан ошиқлигича қолмоқда, бу эса транспорт инфратузилмасини молиялаштириш имкониятларини чеклайди. Тезисда яширин иқтисодиётнинг салбий таъсирини минималлаштиришга қаратилган чора-тадбирлар комплекси таклиф этилади.

Калит сўзлар: яширин иқтисодиёт, кузатилмайдиган иқтисодиёт, транспорт тизими, ҳудудий иқтисодиёт, ўзини-ўзи банд қилиш, рақамлаштириш, солиқ методи.

Асосий қисм.

Яширин иқтисодиёт замонавий иқтисодий тизимнинг энг мураккаб ва кўп қиррали ҳодисаларидан бири бўлиб, унинг таъсири ижтимоий ҳаётнинг турли соҳаларига, жумладан, ҳудудлар инфратузилмаси ва транспорт тизими ривожланишига ҳам тарқалади [1]. Ф. Шнайдернинг классик таърифига кўра, яширин иқтисодиёт расмий статистика томонидан қамраб олинмайдиган, лекин миллий даромад яратилишида иштирок этувчи барча иқтисодий фаолият мажмуидир [2].

Ўзбекистон Республикаси учун мазкур муаммо алоҳида долзарбликка эга: биринчидан, мамлакат Марказий Осиёнинг транзит маркази сифатида стратегик транспорт-географик мавқега эга: унинг ҳудудидан “Хитой–Марказий Осиё–Европа” ва “Шимол–Жануб” халқаро транспорт йўлаклари ўтади;

иккинчидан, “Ўзбекистон–2030” стратегиясида ЯИМ ҳажмини 160 млрд долларга етказиш вазифаси белгиланган бўлиб, бунга эришиш транспорт инфратузилмасига йирик инвестицияларни ва, демак, барқарор бюджет даромадларини тақозо этади;

учинчидан, транспорт хизматлари бозори, хусусан, йўналишсиз такси ва шаҳарлараро йўловчи ташиш сегменти анъанавий равишда норасмий бандликнинг энг юқори концентрацияси кузатиладиган соҳалардан бири ҳисобланади.

Яширин иқтисодиётнинг юқори даражаси инвестиция ресурсларининг қисқариши, инфратузилма сифатининг ёмонлашуви ва транспорт хизматлари норасмий секторининг кенгайиши орқали ҳудудий транспорт тизими ривожланишига салбий таъсир кўрсатади.

Расмий баҳоларга кўра, кузатилмайдиган иқтисодиёт улуши 2017 йилда ЯИМнинг тахминан 50 фоизини ташкил этган бўлса, 2024 йилга келиб 35 фоизгача қисқарди. Миллий статистика агентлиги маълумотларига кўра, 2024 йил якунлари бўйича кузатилмайдиган (норасмий ва яширин) иқтисодиётнинг ялпи қўшилган қиймати 505,6 трлн сўмни ташкил этиб, ЯИМдаги улуши 34,8 фоизга тенг бўлди; шундан норасмий иқтисодиёт 26,4 фоиз (383,6 трлн сўм), яширин иқтисодиёт 8,4 фоиз (122,0 трлн сўм). Пасайиш тенденцияси 2026 йилда ҳам давом этмоқда: биринчи чоракда кузатилмайдиган иқтисодиёт улуши бир йил ичида 32 фоиздан 22,9 фоизгача тушди.

2024 йилда кузатилмайдиган иқтисодиётнинг тармоқлар кесимидаги улуши хизмат кўрсатиш соҳасида (транспорт киради) 40,1 фоизни ташкил этди. Бу саноатдаги кўрсаткичдан (8,9%) 4,5 баробар юқори. Демак, транспорт хизматлари бозори яширин иқтисодиёт таъсирига энг кўп учраган сегментлар қаторида қолмоқда.

Ўзбекистон тажрибасининг ўзига хос жиҳати “яширин такси” муаммосини маъмурий босим эмас, институционал соддалаштириш орқали ҳал этишдир. 2022 йил 1 сентябрдан енгил автомобилда йўловчи ташиш ўзини-ўзи банд қилиш фаолияти сифатида эътироф этилиши натижасида расмий рўйхатдан ўтган ташувчилар сони 6 баробар ошиб, 457 минг нафарга етди. 2025 йилга келиб йўловчи ташиш ва буюртма асосида етказиб бериш йўналишида 776,7 минг ўзини-ўзи банд қилган шахс фаолият юритмоқда. 208 та онлайн-такси агрегатори солиқ органларининг ахборот тизимлари билан тўлиқ интеграциялашган бўлиб, улар орқали 430 мингдан ортиқ ҳайдовчи хизмат кўрсатмоқда. Йиллик даромад 100 млн сўмдан ошган ҳолларда солиқлар агрегатор (солиқ агенти) томонидан ушлаб қолинади. Мазкур механизм транзакция харажатларини ташувчидан платформага кўчириш орқали легаллашувнинг “худди ўзи амалга ошадиган” (self-enforcing) институти яратилган.

Тадқиқотлар натижасида аниқланган маълумотларга кўра, транспорт соҳасида ундирилмай қолган солиқлар умумий яширин солиқ базасининг 15-16 фоизини ташкил этади. Ушбу нисбатни Ўзбекистоннинг 2024 йилги яширин иқтисодиёт ҳажмига (122 трлн сўм қўшилган қиймат) экстраполяция қилиш транспорт сектори ҳиссасига тўғри келувчи потенциал солиқ йўқотишларини сезиларли миқёсда баланд эканлигини аниқлаш имконини беради. Мазкур

маблағлар йўл инфратузилмасини таъмирлаш, шаҳар жамоат транспортини янгилаш ва ҳудудий аэропортларни модернизация қилиш учун потенциал инвестиция ресурси ҳисобланади.

Яширин иқтисодиёт транспорт соҳасини такомиллаштиришга киритилаётган инвестицияларга икки йўналишда салбий таъсир кўрсатади:

(а) бевосита – бюджет даромадларини қисқартириш орқали давлат инвестиция дастурларини молиялаштиришни чеклайди;

(б) билвосита – норасмий рақобат расмий ташувчиларнинг рентабеллигини пасайтириб, хусусий секторнинг ҳаракатланувчи таркибни янгилашга бўлган инвестиция рағбатини сусайтиради.

Хулоса ва тавсиялар

Ўтказилган таҳлил тадқиқот гипотезасини тасдиқлайди: яширин иқтисодиёт инвестиция ресурсларини қисқартириш, солиқ базасини емириш ва норасмий рақобатни кучайтириш орқали транспорт тизими ривожланишига тизимли салбий таъсир кўрсатади. Айни пайтда Ўзбекистон тажрибаси легаллаштиришнинг рағбатлантирувчи моделининг самарадорлигини намоёйиш этади.

Яширин иқтисодиётнинг салбий таъсирини янада минималлаштириш учун қуйидаги чора-тадбирлар комплекси таклиф этилади:

1. Бандлик ва даромадларни ҳисобга олиш тизимларини такомиллаштириш: солиқ органлари, бандлик хизматлари ва ижтимоий ҳимоя органлари маълумотлар базаларининг тўлиқ интеграцияси; транспорт корхоналарида декларация қилинган ва ҳақиқий ходимлар сони ўртасидаги номувофиқликларни аниқлашнинг риска йўналтирилган мониторинги.

2. Расмий бандликни рағбатлантириш: ўзини ўзи банд қилганлар учун пенсия ва тиббий суғурта тизимларига ихтиёрий қўшилишнинг қулай механизмларини яратиш; расмий сектор ходимлари учун имтиёзли кредитлаш (жумладан, автотранспорт лизинги) дастурларини кенгайтириш.

3. Рақамлаштиришни чуқурлаштириш: жамоат транспортида нақдсиз тўловларни тўлиқ жорий этиш кўрсатганидек, нақдсиз тўлов яширин айланмани қисқартиришнинг самарали воситасидир); юк ташувларда электрон юк хатлари (e-TTN) тизимини мажбурий қилиш; агрегатор-солиқ агенти моделини юк ташиш сегментига татбиқ этиш.

4. Назорат ва санкцияларни мутаносиблаштириш: ноқонуний меҳнатдан фойдаланувчи иш берувчилар учун жавобгарликни кучайтириш билан бир вақтда, легал фаолиятга ўтувчи субъектлар учун солиқ амнистияси ва имтиёзлар механизмларини сақлаб қолиш.

5. Ахборот-тушунтириш ишлари: расмий бандликнинг афзалликлари (ижтимоий тўловлар, пенсия таъминоти, кредит тарихи) тўғрисида аҳоли хабардорлигини ошириш кампанияларини ўтказиш.

Мазкур чора-тадбирларнинг тизимли амалга оширилиши транспорт тизимининг барқарор ривожланиши ва “Ўзбекистон – 2030” стратегияси мақсадларига эришиш учун зарур институционал шарт-шароитларни яратади.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Баталова Н.В. Влияние теневой экономики на развитие транспорта в регионе // Теневая экономика. 2024. Том 8. № 4. С. 319–328. DOI: 10.18334/tek.8.4.122583.
2. Schneider F. The Shadow Economy and Work in the Shadow: What Do We (Not) Know? // IZA Discussion Paper. 2012. № 6423.
3. Ўзбекистон Республикаси Миллий статистика қўмитаси. Кузатилмайдиган иқтисодиёт кўрсаткичлари, 2024 йил якунлари. Тошкент, 2025. [Электрон ресурс]. URL: <https://stat.uz>.
4. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 07.07.2022 йилдаги “Автотранспорт воситаларини бошқаришда ва йўналишсиз такси фаолиятини амалга оширишда қўшимча қулайликлар яратиш тўғрисида”ги ПҚ-311-қарори.
5. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 02.04.2025 йилдаги 200-сон “Автомобиль транспортида йўловчи ташиш фаолиятини тартибга солиш бўйича қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида”ги қарори.
6. Уваров Е.А. Оценка эффективности внедрения бесконтактной оплаты в общественном транспорте для борьбы с теневой экономикой // Экономика и математические методы. 2021. № 3. С. 86–96.
7. Ахмедуев А.Ш. Теневая экономика: системный ресурс и фактор торможения социально-экономического развития // Вопросы экономики. 2015. № 9. С. 152–160.
8. Костин А.В. Методы оценки теневой экономики на региональном уровне // Регион: Экономика и Социология. 2018. № 3. С. 21–37.
9. “Ўзбекистон–2030” стратегияси. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 11.09.2023 йилдаги ПФ-158-сон Фармони.