

*Юлдашева Саодат Арислановна*  
*Кандидат экономических наук, доцент ТГТУ, Узбекистан*

*Гиёсиддинов Бобур Бахтиёрович*

*Старший преподаватель, ТГТУ, Узбекистан*

*Тураев Диёрбек Ўктамович*

*Студент, ТГТУ, Узбекистан*

**СТРАТЕГИЯ ПОВЫШЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ  
ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

Аннотация: в статье рассматривается стратегия повышения социально-экономической эффективности предпринимательской деятельности в области дорожного строительства.

Ключевые слова: Автодорожная инфраструктура, инновационная деятельность, критерии оценки эффективности, социально-экономическая эффективность, финансирование.

*Yuldasheva Saodat Arislanovna*

*PhD in Economics, Associate Professor, TSTU, Uzbekistan*

*Giyosiddinov Bobur Bakhtiyorovich*

*Senior Lecturer, TSTU, Uzbekistan*

*Turaev Diyorbek Oktamovich*

*Student, TSTU, Uzbekistan*

**STRATEGY FOR INCREASING THE SOCIO-ECONOMIC  
EFFICIENCY OF BUSINESS ACTIVITIES IN THE FIELD OF ROAD  
CONSTRUCTION**

Abstract: The article deals with the strategy of increasing the socio-economic efficiency of entrepreneurial activity in the field of road construction.

Keywords: Road infrastructure, innovation activity, performance evaluation criteria, social and economic efficiency, financing.

Сложившийся уровень состояния автодорожной сети в РУз требует перехода на новый уровень понимания качества, оценка которого определяется на основе не отдельных параметров автодорожных работ, а показателей состояния автодорожной инфраструктуры в целом. Наилучшие достижения в этой области реализуются путем внедрения передовых технологий, современных материалов и изделий, что позволит перейти на инновационный путь развития отечественного автодорожного хозяйства.

На сегодняшний день главными целями эффективного развития автодорожной инфраструктуры, являются:

- формирование единого экономического и транспортного пространства;

- создание условий для реализации конституционного права на свободу перемещения людей и товаров на основе модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог общего пользования, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев и общества в целом;

- формирование пассажиро- и грузопроводящей системы, обеспечивающей эффективное функционирование и гармоничное развитие всех видов транспорта;

- содействие решению социальных проблем населения, освоению и развитию территорий, интенсификации производства.

Для достижения выше поставленных целей необходимо решение следующих задач:

- 1) обеспечение модернизации, ремонта и содержания существующей сети автодорог федерального и регионального значения в целях ее сохранения и улучшения транспортно-эксплуатационного состояния;

- 2) решения социальных проблем сельского населения, т.е. обеспечение развития и совершенствования сети местных автомобильных

дорог для связи населенных пунктов с автодорожной сетью общего пользования;

3) решение проблем пропуска транзитных транспортных потоков путем строительства обходов;

4) повышение эффективности системы государственного управления автомобильными дорогами на региональном уровне;

5) рациональное использование региональных бюджетных средств, направляемых на совершенствование и развитие дорожной сети;

6) повышение качества автодорожных работ на основе внедрения новейших достижений научно-технического прогресса;

7) повышение безопасности автодорожного движения и снижение негативного воздействия автодорожного и транспортного комплекса на окружающую природную среду.

Следует отметить, что уровень показателей социально-экономического развития регионов напрямую зависит от транспортно-эксплуатационного, организационного, технического состояния автодорожной инфраструктуры. Практический опыт показывает: наибольший эффект от применения инновационных технологий достигается, если этот процесс распространяется на все стадии жизненного цикла автомобильной дороги – от ее проектирования до строительства и последующей эксплуатации.

Инновационная деятельность в автодорожном хозяйстве направлена на использование прогрессивных дорожно-строительных материалов, ресурсо- и энергосберегающих технологий, применение эффективных средств инженерного оборудования и обустройства дорог, современных информационных технологий и систем связи, на обеспечение действующих требований автодорожной экологии. При организации массового внедрения инноваций их оценку целесообразно осуществлять по критерию текущей эффективности в сфере эксплуатации, поскольку наибольшие объемы освоения инновационных продуктов следует ожидать на работах по ремонту и содержанию автомобильных дорог как наиболее востребованных в условиях экономического спада в автодорожном

хозяйстве. Однако этот критерий не является единственным. Обозначим существующие критерии оценки эффективности инноваций.

Экономические косвенные эффекты	Социальные косвенные эффекты
Сокращение оборотных средств народного хозяйства, заключенных в грузах круглогодичного производства и потребления	Улучшение медицинского обслуживания жителей сельских районов
Сокращение массы оборотных средств в товарах, находящихся на складах	Улучшение работы народного образования в сельских районах
Сокращение потерь народного хозяйства от изъятия ценных земель из сельскохозяйственного производства	Улучшение культурно-бытового обслуживания сельского населения
Сокращение потерь от дорожно-транспортных происшествий	Улучшение социально-демографической структуры сельского населения
Ускоренное развитие отраслей материального производства	Рекреационный эффект
Освоение новых природных ресурсов и развитие новых производств	Сокращение моральных потерь в результате уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий
Сокращение затрат народного хозяйства в сельскохозяйственное производство	Сокращение времени пребывания в пути пассажиров
Сокращение затрат в непромышленные отрасли (сельское здравоохранение, народное образование, коммунально-бытовое обслуживание населения и т.д.)	-
Расширение торговых связей	-

### ***Виды косвенных эффектов***

Развитие автодорожной инфраструктуры является неотъемлемой частью комплекса мер, направленных на возрождение села. Отсутствие подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам негативно отражается на развитии инфраструктуры деревни, увеличиваются затраты на перевозку сельскохозяйственной продукции, возрастают потери урожая. Кроме того, отсутствие автомобильных дорог увеличивает потери времени пребывания пассажиров в пути. Наличие же разветвленной сети автодорог общего пользования позволит создать сельскому населению достойные условия жизнедеятельности, обеспечит дальнейшее социально-экономическое развитие сельских территорий.

Основные источники финансирования включают в себя: государственные гранты и субсидии; субсидии, предоставляемые территориальными или муниципальными органами, заинтересованными в строительстве объекта; займы международных финансовых организаций; различные облигационные займы; финансирование из частных источников.

Еще одним источником финансирования автодорожного хозяйства является механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). Государственночастное партнерство (в зарубежных странах принято использовать термин "public-private partnership") представляет собой юридически оформленное сотрудничество уполномоченных органов государственной (публичной) власти и субъектов частного предпринимательства, направленное на решение общественно значимых задач. Основными отличительными признаками ГЧП от других форм отношений государства и частного бизнеса являются:

- 1) длительные сроки действия соглашений о партнерстве;
- 2) специфическая форма финансирования проекта (за счет частных инвестиций, дополненных государственными финансовыми, материальными и/или природными ресурсами);
- 3) распределение ответственности и рисков между партнерами на основе соответствующих договоренностей сторон;
- 4) совместная деятельность государства в лице органов исполнительной власти всех уровней и бизнеса, представленного национальными или зарубежными предприятиями, где каждая из сторон имеет собственные цели и решает конкретные задачи.

Привлечение средств частных инвесторов к строительству, эксплуатации, содержанию автодорог осуществляется различными формами: подрядные отношения, арендные отношения, концессия и передача объекта в частную собственность (приватизация объекта). Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что в результате инновационного развития автодорожной инфраструктуры выделяют следующие виды эффектов.

#### **Использованные источники:**

1. Mukhitdinova, K., & Yuldasheva, S. (2020). Development of transport and logistics services market. EPRA International Journal of Research and Development, 5(5), 464-466.