

# Инновационное Развитие Предприятий Железнодорожного Транспорта В Условиях Стратегических Изменений

*Сарымсакова Малохат Хикматуллаевна<sup>1</sup>*

**Аннотация:** в статье рассматриваются особенности развитие инновационной деятельности на железнодорожном транспорте и их факторы.

**Ключевые слова:** инновации, железнодорожный транспорт, институты, трансформация экономики.

Переход к инновационному развитию национальной экономики требует значительных изменений в методах и практике управления, акцентируя внимание на необходимости внедрения инновационного подхода в отечественные предприятия. Это предполагает динамичное развитие и структурные преобразования на уровне отраслей, регионов и территориально-производственных комплексов, а также соответствующие изменения в системе оценки и регулирования инновационной активности хозяйствующих субъектов.

В национальной транспортной системе особая роль принадлежит железнодорожному транспорту. В последние годы темы инновационного развития железнодорожного транспорта, а также институционального и инвестиционного обеспечения этого процесса привлекают внимание множества исследователей.

Адаптация национальной экономики к инновационному типу развития потребовала пересмотра приоритетов и разработки стратегии для всей экономической инфраструктуры, включая транспортную систему страны. В условиях современной экономической глобализации транспорт играет все более важную роль в мировой и национальной экономике. Это проявляется в растущем взаимовлиянии между развитием транспортной инфраструктуры и макроэкономическими показателями, а также другими отраслями. Поэтому транспорт должен развиваться опережающими темпами по сравнению с теми секторами, которые он обслуживает.

Целевые ориентиры и формы инновационного развития определяются Указом Президента Республики Узбекистан от 28 февраля 2022 года УП-60 "О стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы" и от 1 февраля 2019 года УП-5647 "О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта", а также Постановление Президента от 2 декабря 2017 года ПП-3422 "О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы".

Одной из целей стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы является развитие единой транспортной системы во взаимосвязи со всеми видами транспорта, создание условий для возможности осуществления ежедневных поездок на рейсовых транспортных маршрутах между крупными городами и имеет следующие направления:

- совершенствование системы общественного транспорта и развитие его инфраструктуры в городе Ташкенте и регионах;
- повышение привлекательности междугородних и пригородных железнодорожных маршрутов.

<sup>1</sup> Докторант, Ташкентский государственный транспортный университет

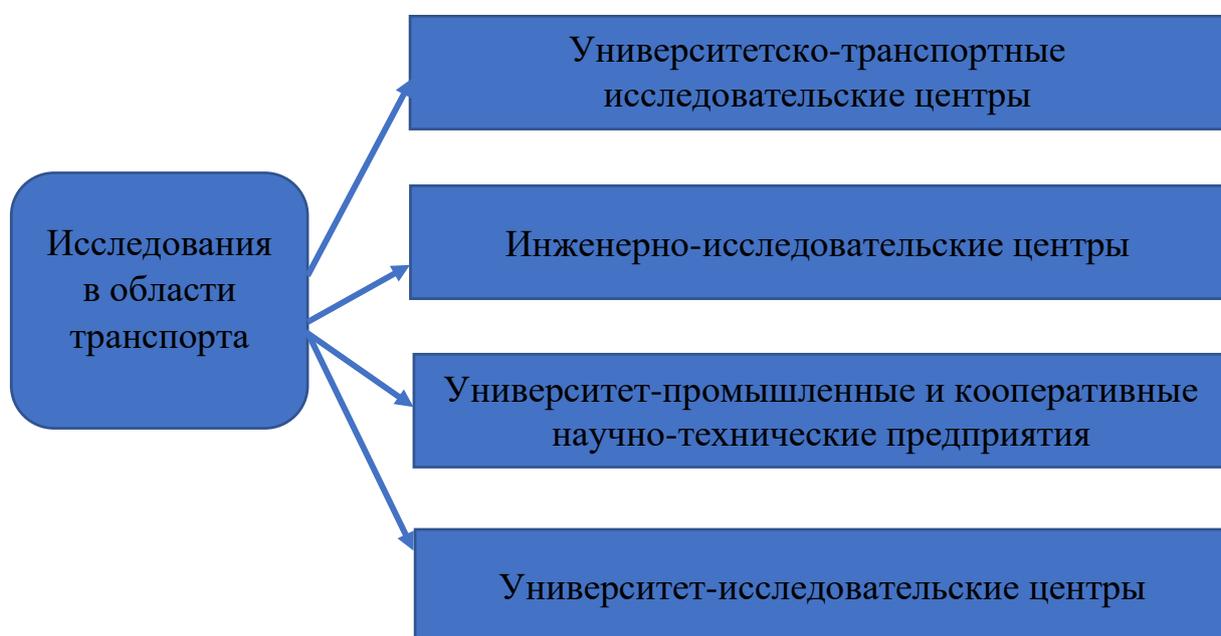


- развитие рынка транспортных и логистических услуг и инфраструктуры, доведение уровня электрификации железнодорожной инфраструктуры до 60 процентов и ускоренное развитие сети автомобильных дорог.
- расширение «зеленых коридоров» и транзитных возможностей в транспортной системе для осуществления внешней торговли, а также увеличение объема транзитного грузооборота до 15 миллионов тонн.

Основу указанных направлений составляет инновационный подход к стратегии и тактике развития железнодорожного транспорта с учетом смешанных естественно-монопольных, рыночных и переходных механизмов. Для успешного выполнения фундаментальных исследований становится сегодня актуальной проблемой дня в крупных корпорациях, к которым относится АО "Узбекистон темир йуллари". Однако эффективное сотрудничество между транспортными предприятиями и университетами, осуществляемое по этим вопросам, а также между корпорациями по реализации интенсивно развивающихся фундаментальных исследований при государственной поддержке, находится не на должном уровне.

С переходом на инновационную модель развития экономики отраслевая высшая школа в высокой степени ответственна перед обществом и транспортом за качественную подготовку специалистов. В контексте модернизации отраслевой высшей школы создание интегрированных образовательных центров – когда в состав транспортного вуза включаются средние специальные учебные заведения, объединяется их учебная, научная, материальнотехническая база и педагогический потенциал – позволит изменить роль вуза в подготовке, повышении квалификации и переподготовке кадров в связи с внедрением новой техники и технологий, новых экономических отношений и активным взаимодействием вуза и отрасли.

На наш взгляд, организовав нижеприведенное, можно в значительной степени достичь основных способов объединения усилий крупных компаний и университетов по разработке научно-исследовательских разработок в транспортном секторе:



**Рис. 1. Направления развития научно-исследовательских разработок в области транспорта<sup>2</sup>**

Организация исследовательских центров в партнерстве между университетами и компаниями. Основными задачами, которые должны быть решены в этих центрах, являются целевое

<sup>2</sup> Составлено автором на основе проведенных исследований.



финансирование определенных программ университета и транспортных проектов, а также предоставление бизнесу возможности оказывать административное влияние на свою деятельность.

Инженерно-исследовательские центры должны, в первую очередь, обеспечивать понимание структуры инженерной деятельности и основных закономерностей её развития, основываясь на механизмах работы университетских транспортных исследовательских центров. Во-вторых, в рамках этих центров следует обеспечить подготовку инженерных кадров нового уровня качества. В-третьих, железная дорога не должна ограничиваться лишь поддержкой со стороны государства в вопросе сотрудничества между транспортными компаниями и университетами.

Университеты и промышленные компании объединяют свои ресурсы с финансированием научно-технических разработок, осуществляемых внешними подрядчиками, для создания целевых денежных фондов.

Университетские исследовательские центры, которые создаются по инициативе университетов, также представляют собой особую организационную форму отделения коммерческой деятельности в университете от традиционной деятельности. Инициатором создания центра может быть группа университетских ученых во главе с потенциальным руководителем Центра.

Разработанные предложения в ходе исследований будут рассмотрены руководством университета до их отправки промышленным и транспортным предприятиям. После этого программа будет разработана и обсуждена всеми участниками на совместной конференции, которая состоится по приглашению представителей заинтересованных корпораций.

Ниже приведены ключевые компоненты процесса развития инновационной деятельности на железнодорожном транспорте<sup>3</sup>:

- четко определить цели инновационной деятельности, а также задачи, поставленные для достижения этих целей;
- планирование инновационной деятельности, направленной на достижение поставленных целей, и мобилизация имеющихся ресурсов для реализации этих планов с учетом конкретной ситуации;
- координация взаимодействия, при котором освещается ситуация между участниками деятельности;
- контроль инновационных процессов и их результатов.

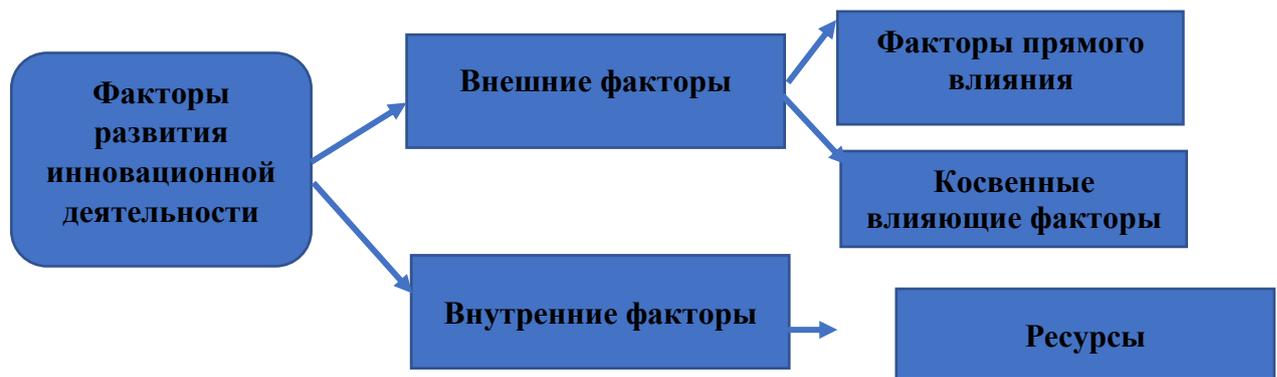
При постановке целей инновационной деятельности необходимо учитывать действующие законодательно-правовые, организационно-методические, а также экономические механизмы государственной политики по регулированию и развитию инновационной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта отдельно, как в рамках сети железнодорожного транспорта, так и в рамках отдельных ее предприятий.

При реализации изложенного выше подхода целесообразно анализировать эффективность транспортных программ и бизнес-планов различного уровня и возможные экономические последствия их реализации, а также использовать их данные о различных аспектах и экономическом состоянии деятельности железнодорожного транспорта, функционировании объективных законов его развития на практике. При этом должны учитываться экономико-организационная, социальная и техническая политика, проводимая региональными органами управления, а также решения, принимаемые в других секторах экономики страны и непосредственно связанные с железнодорожным транспортом, включая меры по охране окружающей среды, а также другие внешние факторы. Существующие производственно-технические и социально-экономические условия в целом по сети и отдельным структурным подразделениям, возможности их трансформации в будущем включены во внутренние

<sup>3</sup> Составлено автором на основе проведенных исследований.



факторы:



**Рис. 2. Факторы развития инновационной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта <sup>4</sup>**

К внешним факторам прямого влияния относятся государственные организации и профсоюзы, институциональная и законодательная деятельность, бюджетная и налоговая система, поставщики, конкуренты и потребители. К внешним факторам косвенного влияния относятся состояние экономики и денежно кредитной и финансовой сети, научно-технический, технологический и инновационный потенциал общества, правовые и политические факторы, транспортно-транзитный потенциал, а также международные экономические отношения.

Внутренние факторы это все внутренние ресурсы железнодорожного транспорта: техника предприятия, логистические технологии, управление кадрами, финансами и маркетингом, исследования и разработки.

**Обобщая вышеизложенные, можно дать определение по инновациям железнодорожный транспорт:** инновации на железнодорожном транспорте – это комплекс научных и технических разработок, которые улучшают состояния железнодорожного транспорта для удовлетворения потребностей экономики и увеличения конкурентоспособности с другими видами транспорта.

**В заключение можно сказать,** что привлечение различных объектов инноваций к инвестированию железнодорожного транспорта следует применение различных форм, методов и моделей инновационной деятельности.

В этом плане новым эффективным способом инновационной деятельности являются сделки с университетами и институтами, которые в свою очередь выполняли бы исследовательскую работу при развитии узбекской железной дороги. Для того чтобы железнодорожный транспорт страны стал конкурентоспособным на международном рынке перевозок, в первую очередь требуется срочная модернизация верхнего строения пути и подвижного состава, повышение квалификации основных профессий, а также модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта.

### Литература:

1. Дятлов С. А. Теория человеческого капитала. СПб.: Изд-во СПбУЭФ, 1996. 141 с.
2. Саримсакова М.Х. Классификация и виды человеческого капитала в «зеленой» экономике Журнал «Общество и инновации», Июнь 2022г
3. Ходжаева Н.А., Файзиев Р.Х., Буриходжаева М.С. Современное состояние системы экологического мониторинга в Республике Узбекистан. *Viznes-Эксперт*. 4(160). 2021. С.107-111.

<sup>4</sup> Составлено автором на основе проведенных исследований.



4. Frunzevna, M. Z., & Odilbekovna, R. N. (2024). TIL O'RGANISHDA O'YINLASHTIRISH VA BOSHQA INNOVATSION YONDASHUVLAR. MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS, 9(9), 11-13.
5. Матниязова, Ф. Ф., & Мадрахимова, З. Ф. (2024). ТЕХНОЛОГИЯ ПРИМЕНЕНИЯ КРИТИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ НА УРОКАХ РУССКОГО ЯЗЫКА И ЛИТЕРАТУРЫ. THEORY OF SCIENTIFIC RESEARCHES OF WHOLE WORLD, 4(1), 116-118.
6. Мадрахимова, З. Ф., Баркулиева, Л. Р., & Юсупова, М. К. (2024). СОВРЕМЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В ФОРМИРОВАНИИ КРИТИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ: ВАЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ. YANGI O 'ZBEKISTON, YANGI TADQIQOTLAR JURNALI, 1(3), 165-169.
7. Мадрахимова, З. Ф. (2024). Литературные Загадки В Детской Поэзии: Описание, История Создания. Journal of Innovation in Education and Social Research, 2(1), 166-171.
8. Мадрахимова, З. Ф. (2023). ОБРАЗОВАНИЕ СЛОВ ОТ ТЮРКСКИХ ОСНОВ С ПОМОЩЬЮ РУССКИХ СЛОВООБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ. Innovative Development in Educational Activities, 2(9), 142-145.
9. Мадрахимова, З. Ф. (2023). ЕСЛИ НЕ ЖИТЬ СОВРЕМЕННОСТЬЮ-НЕЛЬЗЯ ПИСАТЬ. O'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI, 2(16), 570-572.
10. Аблаева, Н. К. (2024). ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ ЛИТЕРАТУРЫ В СОВРЕМЕННОЙ ШКОЛЕ. INTERNATIONAL JOURNAL OF RECENTLY SCIENTIFIC RESEARCHER'S THEORY, 2(5), 152-156.
11. Аблаева, Н. К. (2024). РОЛЬ ПРИРОДЫ В ДРАМЕ ОСТРОВСКОГО «ГРОЗА». MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS, 8(8), 176-181.
12. Аблаева, Н. К. (2024). ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФОЛЬКЛОРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ В БАЛЛАДЕ В. ЖУКОВСКОГО «СВЕТЛАНА». YANGI O 'ZBEKISTON, YANGI TADQIQOTLAR JURNALI, 1(3), 129-132.
13. Аблаева, Н., & Джуманиязова, И. (2024). ВОЗМОЖНОСТИ КОРПУСНОЙ ЛИНГВИСТИКИ В ИЗУЧЕНИИ РУССКОГО СЛОВООБРАЗОВАНИЯ. «CONTEMPORARY TECHNOLOGIES OF COMPUTATIONAL LINGUISTICS», 2(22.04), 520-524.
14. Аблаева, Н. К. (2024). НРАВСТВЕННО-ФИЛОСОФСКАЯ ПРОБЛЕМА В ТВОРЧЕСТВЕ ЛН Толстого (на примере романа " Война и мир"). JOURNAL OF SCIENTIFIC RESEARCH, MODERN VIEWS AND INNOVATIONS, 1(1), 24-27.
15. Mamatov, G. B. R. (2024). IMPLEMENTATION OF THE EDUCATION SYSTEM OF EUROPEAN COUNTRIES. Innovations in Technology and Science Education, 3(19), 135-139.
16. Bozorova, G. M., Mamatov, R. R., Adaxamjonov, A. A., & Jaloldinov, M. S. (2024). THE USE OF INFORMATION TECHNOLOGY IN THE FORMATION OF PROFESSIONAL COMPETENCE OF FOREIGN LANGUAGE TEACHERS. Science and innovation, 3(Special Issue 19), 352-354.
17. Mukhammadalievna, B. G. (2023). THEORETICAL VIEWS ON PROVERB IN GERMAN AND UZBEK. International journal of advanced research in education, technology and management, 2(4).

