

На правах рукописи

УДК:656.07:656.072:656.078 (575.3)

КАСЫМОВА МАВДУДА ХАЛИМОВНА

**РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ
(на примере пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской
области)**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности
08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством (управление
инновациями)

Худжанд - 2021

Работа выполнена на кафедре экономики и предпринимательства Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции

Научный руководитель: **Раджабов Раджаб Кучакович**, доктор экономических наук, профессор, начальник управления науки и инноваций Таджикского государственного университета коммерции

Официальные оппоненты: **Бобоев Олимджон**, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник Института экономики и демографии Национальной Академии наук Республики Таджикистан

Низомиддинов Сайфиддин Шарофиддинович, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Информационные технологии в экономике» Худжандского государственного университета имени академика Б.Гафурова

Ведущая организация: **Таджикский технический университет имени академика М.С.Осими**

Защита состоится «18» сентября 2021 года в 12⁰⁰ часов на заседании Диссертационного совета 6D.КOA-029 при Российско-Таджикском (Славянском) университете по адресу: 734025, Республики Таджикистан, г. Душанбе, ул. МирзоТурсун-заде 30.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Российско-Таджикского (славянского) университета. Полный текст диссертации размещен на официальном сайте Российско-Таджикского (славянского) университета: www.rtsu.tj

Автореферат разослан “ ____ ” _____ 2021 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета 6D.КOA-029
кандидат экономических наук, доцент

И.Р. Раджабова

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. На современном этапе развития «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года» ставит задачу активизации инновационной деятельности, что обуславливает поиск и внедрение новшеств в деятельность хозяйствующих субъектов, что требует качественно новых подходов к организации управления. Возрастание роли управления организацией инновационного процесса на предприятиях требует разработки специфических механизмов, обеспечивающих активизацию инновационной деятельности с учетом особенностей их развития.

Важное место в экономике Республики Таджикистан занимает система оказания пассажирских автотранспортных услуг, удельный вес которых сейчас составляет около 97,0% в общем объеме пассажирских перевозок всеми видами транспорта. В тоже время, анализ показывает несоответствие современным требованиям качества услуг, оказываемых пассажирскими автотранспортными предприятиями. Приоритетные направления развития национальной экономики, предопределяют трансформацию хозяйственной деятельности этих предприятий на основе инновационного развития, что невозможно без применения инноваций, следовательно, без эффективного механизма управления инновационной деятельностью.

Развитию организационно-экономического механизма управления инновационной деятельности уделено значительное внимание в выполненных экономических исследованиях. В них особое место уделено рассмотрению вопросов оценки эффективности и решению проблем, связанных с внедрением инноваций. К настоящему времени в отечественной экономической науке сформировались различные взгляды на оценку роли научно-технических достижений и внедрения инноваций в социально-экономическом развитии стран.

Однако, в большинстве научных работ рассматриваются теоретические аспекты инновационного процесса, исследуются вопросы формирования национальных инновационных систем, и в меньшей степени освещены вопросы применения теории инновации на уровне хозяйствующего субъекта. Кроме того, в них ряд существующих проблем изучен не полностью и отсутствует единство взглядов, в частности системной оценки эффективности инновационной деятельности на уровне предприятий с учетом взаимодействия и рационального использования финансовых, производственных, человеческих и информационных ресурсов и форсайта.

Актуальность диссертационного исследования обусловлена тем, что наиболее часто эффективность от внедрения инноваций рассматривается путем сопоставления полученных эффектов и затрат на инновационное развитие предприятия. В то же время эффективность инновационной деятельности в комплексе с учетом влияния нововведений на эффективное развитие хозяйствующего субъекта остается недостаточно исследованным.

Анализ показывает, что в рыночных условиях особое место занимает система оказания инновационных пассажирских автотранспортных услуг в условиях Республики Таджикистан. Приоритетные направления развития национальной экономики, определенные в программных документах развития страны, связаны с расширением масштабов использования инноваций и повышением инновационной активности экономических субъектов. Решение последней задачи является целью пассажирских автотранспортных предприятий, достижение которой в современных условиях невозможно без применения инноваций. Поэтому необходимость создания и развития организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью считается приоритетным.

В настоящее время усиливается необходимость развития теоретических положений и методологических подходов к формированию организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях, что позволяет интегрировать показатели эффективности инновационной деятельности и параметры их экономического развития. Поэтому тема диссертационного исследования, в современных условиях является особенно актуальной и имеет важное народнохозяйственное значение.

Степень разработанности проблемы. Анализ выполненных научных работ показывает, что теоретические основы инновационной деятельности исследованы Й. Шумпетером в начале прошлого столетия. В современных условиях в развитие теории инноваций, инновационной деятельности внесли свой вклад многие отечественные ученые из зарубежных стран: О.Г. Голиченко, А.Г. Гранберг, М.А. Гусаков, А.Ю. Егоров, С.Дж. Комилов, С.А. Панов, А.А. Сафронов, А.А. Трифилов, Д.В.Хавин, Э.А. Фияксель, Е.Г. Ясин, П. Друкер, Р. Нельсон, М. Портер, Р. Росвелл, Н. Розенберг и др.

Исследованием вопросов инфраструктурного обеспечения инновационного развития занимались отечественные и зарубежные ученые: М.М.Алибаева, Е.В. Будрин, Е.Н. Голованова, А.Х. Катаев, В.Мордовченков, И.А. Морозова, А.С. Новоселов, Ю.Н.Петров, Х.Н. Факеров, Р.А. Фатхутдинов, В.Т. Федько, Л.С.Шаховская, Ф. Котлер, К. Эрроу и др.

Проблемы устойчивого развития рынка транспортных услуг и транспортных предприятий исследовали А.П. Анисимов, И.В. Белов, В.И. Бережной, О.Б. Бобоев, Л.А. Бронштейн, Е.В. Будрина, Б.Л.Геронимус, О.В. Гончарук, А.Г. Гранберг, Н.Н. Громов, Ю.Х. Гукетлев, Д. А.Х. Катаев, В.В. Кистанов, В.Н. Клочков, В.Н.Парахина, В.А. Персианов, Р.К. Раджабов, А. Рауфи, К.Ю. Рихтер, О.К.Сангинов, В.В. Щербаков и др.

Результаты исследования проблем инновационной деятельности, её управление и оценка эффективности представлены в трудах Бляхмана Л.С., Валдайцева С.В., Водачека Л., Егорова А.Ю., Завлина Н.П., Колосовой Т.В., Миндели Л.Э., Портера М., Панова А.И., Роговой Е.М., Санто Б., Сафроновой А.А., Твисса Б., Трифиловой А.А., Фатхутдинова С.А., Хавина Д.В., Чернова В.А. и др.

Анализ основных результатов проведенных исследований позволил выделить работы таджикских ученых по данной проблематике: Ахроровой А. Д., Ганиева Т.Б., Комилова С.Дж., Низамовой Т.Д., Одинаева Х.А., Раджабова Р.К., Рауфи А., Саидмурадова Л.Х., Файзуллоева М.К., Ходиева Д.А., Ходжаева П. Д. и др.

Необходимо отметить, что в работах этих и других ученых Таджикистана исследуются, в первую очередь, вопросы теории инновационного развития (Комилов С.Дж.), теории и практики инновационного развития на уровне предприятий (Низамова Т.Д., Ахророва А. Д. и др.), проблемы формирования национальной инновационной системы (Файзуллоев М.К., Бердиев Р.Б.), инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта, (Рауфи А., Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д., Низомиддинов С.Ш. и др.) человеческий капитал как фактор инновационного развития (Ганиев Т.Б., Саидмурадов Л.Х., Ходиев Д.А. и др.).

Несмотря на значительное число научных трудов, исследований и публикаций по теме диссертации, недостаточно освещенными остались вопросы, связанные с особенностями организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях в условиях рыночной экономики. Актуальность темы исследования и недостаточная ее проработанность определили цель и задачи исследования.

I. Общая характеристика исследования

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является разработка теоретических основ и методических подходов к формированию и развитию организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью и практических рекомендаций по совершенствованию управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. исследовать инновационную деятельность в условиях рынка, с учетом особенностей и проблем управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий;
2. оценить современное состояние и тенденции инновационного развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области;
3. выявить факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий;
4. осуществить экономико-математическое моделирование обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях;
5. разработать стратегию управления инновационной деятельностью ПАТП в условиях рыночной экономики;
6. совершенствовать технологии управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области.

Объектом исследования являются пассажирские автотранспортные предприятия Согдийской области.

Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.

Методы исследования. В процессе выполнения исследования автором использованы методы сравнительного и многофакторного корреляционного анализа, сравнительного анализа, системного подхода, обобщения, математической статистики, экономико-статистического анализа.

Область исследования. Содержание данного диссертационного исследования соответствует паспорту ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (управление инновациями): 2.1. Развитие теоретических и методологических положений инновационной деятельности; совершенствование форм и способов исследования инновационных процессов в экономических системах. 2.3. Формирование инновационной среды как важнейшее условие осуществления эффективных инноваций. Определение подходов, форм и способов создания благоприятных условий для осуществления инновационной деятельности. Пути улучшения инновационного климата. 2.12. Исследование форм и способов организации и стимулирования инновационной деятельности, современных подходов к формированию инновационных стратегий.

Этапы исследования. Исследование включает в себя три этапа. Исследование проводилось с 2014 по 2020 годы на базе кафедры “Экономика и предпринимательство” Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции. На первом этапе (2014-2016 годы) подготовительный этап (изложение проблем, выбор предмета, определение объекта и темы исследования, постановка конкретных целей и задач, разработка гипотезы исследования, метод проведения исследования, разработка плана работы), основная фаза (2016-2018 годы), (сбор, обработка, анализ и обобщение теоретических и практических материалов,

тестирование и презентация результатов обучения), заключительный этап (2018-2020 годы) (составление выводов, оценка результатов).

Достоверность результатов диссертационной работы. Достоверность и точность научных положений, выводы и практические рекомендации исследователя обеспечиваются полным анализом работы авторов по изученной теме, материалами специальных журналов, а также информацией Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, результатами опросов руководителей транспортных предприятий. Результаты исследований обоснованы таблицами и объективными отчетами, подходящими для целей и задач исследования.

Теоретической и методологической основой исследования явились классические и современные теории инноваций, результаты исследований влияния инновационных процессов на развитие экономических систем, представленные в научных трудах национальных и зарубежных ученых. Правовой основой диссертации послужили законы и нормативно-правовые акты, принятые Президентом и Правительством Республики Таджикистан, стратегические программы экономического развития, принятые Маджлиси Оли и Правительством.

Информационная база исследования. В работе использованы официальные статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан и его региональных отделений, отчетно-информационные материалы Министерства транспорта Республики Таджикистан, отчетные материалы финансово-экономического блока местной государственной исполнительной власти Согдийской области, материалы Интернет-сайта, а также материалы и данные, собранные лично автором по исследуемой теме.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в обосновании и развитии теоретических и методических положений и разработке методических и практических рекомендаций по совершенствованию управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.

К наиболее значимым научным результатам диссертационного исследования, полученные автором, обладающие научной новизной, относятся следующие:

- уточнены теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций, инновационной деятельности, развиты методы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий. Обоснована структурно-логическая последовательность построения модели организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, где выделены группы механизмов, учитывающие основные направления инновационной деятельности, а также выявлены особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий в условиях повышения спроса на транспортные услуги;

- на основе оценки современного состояния и тенденций развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области, установлена низкая инновационная активность в деятельности пассажирских автопредприятий, а также уточнены факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий. Разработаны экономико-математические модели обеспечения инновационной деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области;

- разработана стратегия развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, предусматривающая их управление на основе организации вертикальной интеграции, усиления позиций на рынке автотранспортных услуг,

централизованной диверсификации, с учетом сокращения рисков и организации инновационной деятельности в условиях углубления рыночных отношений.

- выявлены и обоснованы направления совершенствования технологии управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях с учетом эффективного использования инновационного потенциала, удовлетворения потребности в инновациях, оценки результатов прикладных и маркетинговых исследований, а также принятие обоснованных управленческих решений в процессе удовлетворения спроса на транспортные услуги и повышение их качества в обслуживаемых районах;

- обоснованы и рекомендованы приоритетные направления развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области Республики Таджикистан, предусматривающие:

- развитие нормативно-правовой базы осуществления инновационной деятельности ПАТП;

- оптимизацию механизма форсайта деятельности предприятий и управление себестоимости пассажирских автомобильных перевозок, а также совершенствование механизма ценообразования на услуги пассажирского автомобильного транспорта;

- внедрение инновационной системы организации управления перевозочных технологий, инновационной деятельности и логистических процессов на пассажирских автопредприятиях и повышение качества предоставляемых транспортных услуг;

- повышение эксплуатационной надежности транспортных средств на автобусных маршрутах и оптимизация их структуры в зависимости от объема осваиваемых пассажиропотоков;

- развитие организационно-технического уровня пассажирских автопредприятий и их конкурентоспособность на рынке инновационных услуг пассажирского автотранспорта;

- развитие инфраструктуры пассажирских автотранспортных предприятий и совершенствование системы их материально-технического обеспечения др.

- введение мониторинга эффективности механизма обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области.

Теоретическое значение результатов диссертационного исследования.

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии теоретических основ развития организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью предприятий в условиях формирования инновационной экономики. Результаты исследования вносят определенный вклад в развитии теорий, связанных с процессами активизации инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования состоит в решении проблем развития организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях. Основные положения и результаты исследования внедрены в практику пассажирских АТП Согдийской области Республики Таджикистан при разработке перспективных программ развития инновационной деятельности и повышения эффективности транспортного обслуживания.

Нормативно-правовую базу диссертации составляют законы Республики Таджикистан, указы Президента Республики Таджикистан, Постановления Правительства Республики Таджикистан, Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, Стратегия инновационного развития на период до

2020 года, Программа инновационного развития Республики Таджикистан на 2011-2020 годы.

Основные положения исследования, выносимые на защиту:

- внесены уточнения в теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций, инновационной деятельности, развиты методы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий;

- уточнены факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий и обоснованы экономико-математические модели обеспечения инновационной деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях

- обоснована стратегия развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, предусматривающая их управление на основе организации вертикальной интеграции и усиления позиций на рынке автотранспортных услуг;

- на основе проведенного анализа выявлены и обоснованы направления совершенствования технологии управления инновационной деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях направленные на удовлетворение спроса на транспортные услуги и повышение их качества в обслуживаемых районах;

- разработаны практические рекомендации и приоритетные направления развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области Республики Таджикистан на период до 2025 года.

Личный вклад диссертанта. Автором теоретически обоснованы цели и задачи исследования, усовершенствовано организационно-экономический механизм управления инновационной деятельности предприятий, на основе анализа современного состояния и тенденций развития услуг общественного транспорта Согдийской области разработана стратегия управления инновационной деятельностью предприятий пассажирского транспорта, предложена модель процесса инновационного управления предприятиями пассажирского транспорта, разработаны приоритетные направления развития инновационной деятельности предприятий пассажирского транспорта в Согдийской области Республики Таджикистан с учетом которых разрабатываются программы развития инновационной деятельности предприятий пассажирского транспорта в Согдийской области.

Апробация результатов исследования. Основные результаты проведенного исследования докладывались на международных научно-практических конференциях Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции (2014-2020гг.), Таджикского национального университета (2018г.) и Худжандского государственного университета имени академика Б. Гафурова (2017-2020гг.)

Публикация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 13 научных работах, общим объемом 4,5 п.л. из которых 6 статей в научных журналах и изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых изданий, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы, включающее 229 наименований. Основное содержание работы изложено на 181 страницах компьютерного текста, содержащее 19 рисунков и 22 таблицу.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы исследования, сформулированы его цель и задачи, охарактеризована степень разработанности проблемы, сформулированы научная новизна и область практического применения.

В первой главе «Теоретико-методические основы управления инновационной деятельностью предприятий в условиях рыночной экономики», изучена инновационная деятельность предприятий, проведено исследование механизмов и методов управления, особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.

Исследование различных подходов к определению сущности термина «инновация» позволило отметить, что в современной науке существуют разные взгляды на исследуемую дефиницию и не выработано общего подхода к определению. В ходе анализа доступных источников выделены следующие основные подходы к этому определению: инновация как интеллектуальный продукт, инновация как процесс, инновация как продукт для удовлетворения потребностей с положительным эффектом, инновация как процесс, создающий новую потребительную стоимость с полезным эффектом. По мнению автора, наибольшая сущностная характеристика термина «инновация» раскрывается процессно-утилитарным подходом, который объединяет в понятие процесс, новую потребительную стоимость и полезный эффект. Исходя из обозначенного подхода, выработана авторская трактовка термина «инновация», под которой следует понимать процесс внедрения конечного результата научной деятельности, который будет способствовать преобразованию хозяйственной деятельности предприятий, приносить дополнительный доход и создавать конкурентные преимущества.

Авторское определение отличается от существующих тем, что инновации рассматриваются как процесс внедрения конечного результата научной деятельности, предполагающий, что не всегда предприятия имеют возможности для организации научной деятельности, следовательно, вынуждены внедрять существующие новшества. Помимо этого в понятии отражена цель и значение инноваций для предприятия.

В современной науке термин «инновация» применяют не только к внедрению научно-технических новшеств, но и к применению новых форм ведения предпринимательской деятельности, новым методам реализации товаров, новым товарам и услугам. Последнее относится и к услугам пассажирского автотранспорта, в котором инновацией могут быть услуги или новые формы ведения бизнеса, если они отличаются от предыдущих более высоким технологическим уровнем или новыми потребительскими качествами.

По мнению автора, процесс инновации развивается по основному закону развития систем, который выделяет четыре фазы развития: появление, формирование, зрелость, изменение. Развитие и реализация инновационных процессов непосредственно связано с инновационной деятельностью.

Понятие инновационная деятельность имеет многофункциональное значение, так как это вид труда, связанный со всеми стадиями жизненного цикла инновации. В связи с чем, в научной литературе встречается широкий спектр определений «инновационная деятельность». Автор считает, что под инновационной деятельностью автотранспортного предприятия следует понимать процесс создания или поиска, освоения, внедрения новых или усовершенствованных услуг, технологий, форм организации и управления предприятием, включающий комплекс научных, технологических, организационных, финансовых и коммерческих мероприятий, с целью достижения конкурентных преимуществ. Данное определение обосновывается тем, что автотранспортные предприятия региона в основном представлены малыми или

средними предприятиями и самостоятельно вести научные исследования и разработки не в состоянии. Поэтому автотранспортные предприятия, используя готовые разработки, апробируют их с учетом местных условий, внедряют в технологический процесс и доводят до потребителя.

В современных условиях успех инновационной деятельности во многом зависит от понимания необходимости изменений, на что они должны быть направлены, и учета состояния и особенностей отраслей внедрения инноваций, в нашем случае транспортной сферы. Особенность транспортных услуг заключается в том, что в процессе предоставления поставщиком услуги происходит прямой контакт с потребителем этой услуги и качественное выполнение их является основным условием удовлетворения потребностей населения. Следовательно, повышение качества предоставления услуг транспортными предприятиями путем внедрения инноваций является одной из приоритетных задач этих предприятий. Транспортная продукция возникает и потребляется в самом процессе перевозок, поэтому не существует необходимости создания запаса транспортной продукции. Эта важная особенность транспортной продукции определяет необходимость иметь резервы наличия подвижного состава и предопределяет технологические инновации и инновации на уровне использования транспортных средств. Исходя из современного состояния автотранспортного сектора направления инновационной деятельности, в целях увеличения конкурентных преимуществ, объединены в две группы: продуктовые инновации, направленные на обеспечение высококачественных перевозок пассажиров; процессные инновации, направленные на внедрение технических и технологических новшеств с учетом рационального использования имеющихся ресурсов, в целях повышения качества бизнес-процессов.

Внедрение новшеств в деятельность пассажирского автотранспортного предприятия является сложным и длительным процессом, что требует разработки организационно-экономического механизма, который обеспечит условия для трансформации и развития инновационной деятельности.

Понятие «организационно-экономический механизм» рассматривается многими учеными-экономистами, однако единого подхода к определению сущности этого выражения не выработано. Автор считает, что под организационно-экономическим механизмом управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия необходимо понимать разработанный, структурированный комплекс действий, основанный на использовании совокупности организационно-экономических методов, инструментов и рычагов, позволяющих последовательно проводить необходимые изменения в пределах предприятия, направленные на инновационные преобразования его экономической деятельности в целях получения конкурентных преимуществ и повышения эффективности деятельности.

Рассмотренные в диссертации механизмы инновационного развития показали, что нет единого механизма инновационного развития применимого для любого предприятия. Каждый хозяйствующий субъект разрабатывает свой механизм развития инноваций, исходя из условий функционирования, положения на рынке, финансового обеспечения, опыта внедрения инноваций, наличия специалистов в этой области и других условий. По результатам анализа рассмотренных механизмов инновационного развития, автором выделены основные требования к разработке механизма управления развитием инноваций на пассажирских автотранспортных предприятиях.

Предлагаемое в работе структурно-логическое построение организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, показано на рисунке 1.



Рисунок 1 - Структурно-логическая схема построения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия (составлено автором)

В целом механизм управления инновационной деятельностью по своей природе имеет сложную структуру, так как объединяет два механизма: организационный и экономический.

Обобщенная модель организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью автотранспортного пассажирского предприятия показана на рисунке 2.

Автор считает, что сформированный организационно-экономический механизм управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия имеет целенаправленный алгоритм действий, методы, инструменты и рычаги, реализация которых будет способствовать переходу на новый уровень развития, что позволит повысить конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий на текущий момент и на перспективу.

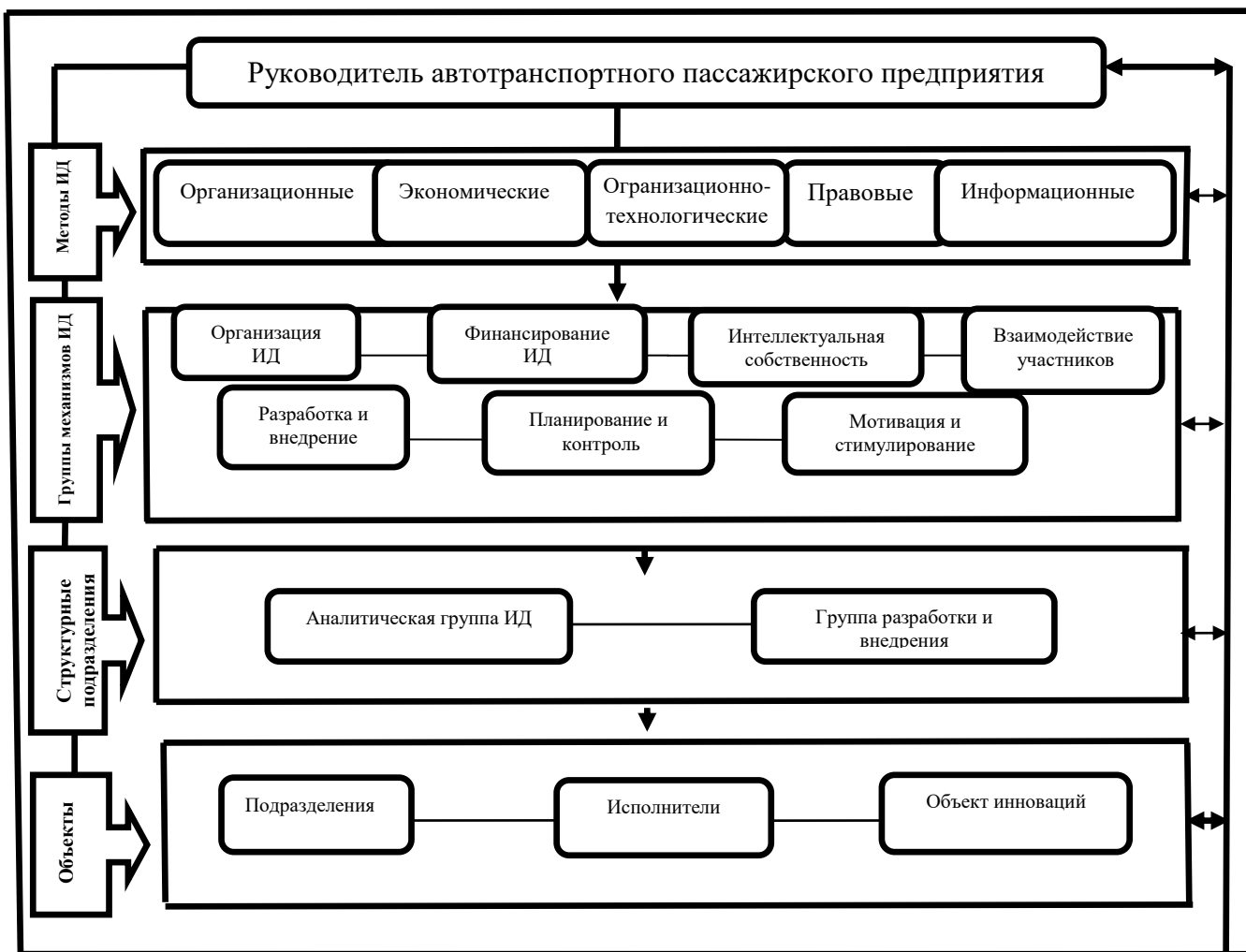


Рисунок 2 - Схема организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью автотранспортного пассажирского предприятия (составлено автором)

Во второй главе «Современное состояние и развитие системы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий» рассмотрено и проанализировано состояние и развитие транспортного обслуживания населения в Согдийской области, изучены факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий и предложено экономико-математическое моделирование обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.

В диссертации автор отмечает, что состояние и развитие пассажирского автомобильного транспорта оказывает существенное влияние на социальное и экономическое развитие регионов и страны в целом, так как осуществляет более 98% перевозок пассажиров. Транспортная система Согдийской области имеет менее динамичное развитие по сравнению с ВВП и ВРП. В период с 2014 по 2019 годы темп роста транспорта отстают от темпов роста ВРП. Развитие транспортной отрасли в Согдийской области отстает от развития этой отрасли по республике. Автором установлено, что доля транспортных услуг в ВРП Согдийской области за период 2014 - 2019 годы снизилась на 17%. В 2019 году доля транспортных услуг составила 11,3% от ВРП. Такая же тенденция наблюдается в среднем по республике, за период 2014-2019 годы доля транспорта в ВВП сократилась на 5п.п. В 2019 году доля транспорта в ВВП составила 9%. На территории Согдийской области размещены 76 автотранспортных

предприятий, подвижной состав которых составляет 39,3 % наличия автотранспортных средств в республике. Доля перевозок автомобильным транспортом Согдийской области в структуре грузоперевозок республики составляет до 30% .

Анализ транспортного обслуживания населения Согдийской области показал, перевозка пассажиров всеми видами транспорта за период с 2014 по 2019 год увеличилась на 20% или почти на 30 млн. чел. и составила в 2019 г. 177,2 млн. чел (табл.1).

Согласно данным табл. 1 динамика перевозок пассажиров железнодорожным транспортом имеет постоянную тенденцию, в 2019 году перевезено пассажиров 0,04 млн. человек, что составляет 133% от значений 2014 года. Необходимо отметить, что перевозка населения авиационным транспортом общего пользования до 2015 года составляла 0,3 млн. чел. и с 2015 по 2019 годы снизился до 0,2 млн. чел. или на 33%.

Таблица 1

**Динамика перевозки пассажиров по видам транспорта Согдийской области
(миллион человек)**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 к 2014,%
Весь транспорт	148	150,3	155,8	170,1	180,7	177,2	120
в том числе:							
сухопутный транспорт	147,7	150	155,6	169,9	180,7	177,1	120
в том числе:							
автомобильным транспортом	147,7	150	155,5	169,8	180,5	177	120
в том числе:							
международным транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	2раза
железнодорожным	0,03	0,03	0,03	0,05	0,04	0,04	133
авиационным	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	67

Рассчитано по: Статистический ежегодник Согдийской области//Статистический сборник. - Душанбе, АСПРТ, 2020. -С231

Управление транспортным обслуживанием населения Согдийской области осуществляет ГУП «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание», деятельность которого динамично развивается. Объем перевозок пассажиров на период с 2014 по 2019 год увеличился на 20% и в 2019 году составил 173678 тыс. человек. Пассажирооборот за этот же период возрос на 69%.

Количество автотранспортных предприятий в 2019 году стало на 1 единицу больше, чем в 2014 году или 44 единицы. Положительная динамика наблюдается в росте количества автобусов, в 2019 году их стало больше на 154 единицы по сравнению с 2014 годом. Значительно возросло количество легковых автомобилей на предприятии, их число увеличилось в 2 раза и в 2019 году насчитывалось 826 единиц, когда в 2014 году легковых автомобилей было всего 404 единицы.

Анализ дислокации транспортных предприятий на территории Согдийской области выявил неравномерность размещения предприятий, основная часть предприятий расположена в областном центре близлежащего района. Неравномерность наблюдается также в эффективности использования одного транспортного средства и эффективности деятельности транспортных предприятий. Выявленные негативные тенденции отрицательно влияют на качество транспортного обслуживания населения.

В диссертации проведен SWOT-анализ транспортного обслуживания населения в Согдийской области (табл.2).

В диссертации результаты SWOT-анализа позволили выделить первоочередные проблемы, и осуществить их решение в перспективе, а также дало возможность определить направления действий органов управления транспортной сферы для развития системы оказания транспортных услуг населению в Согдийской области. Кроме того, эти результаты позволили автору выделить два направления инновационной деятельности: повышение качества предоставляемых услуг на маршрутах; повышение эффективности организации перевозочных технологий пассажиров и развития производственно-технической базы пассажирских АТП.

Таблица 2

Результаты SWOT-анализ транспортного обслуживания населения в Согдийской области

Сильные стороны	Благоприятные возможности
<ul style="list-style-type: none"> -привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на транспортных средствах; -предоставление услуг по техобслуживанию автотранспортных средств населения и юридических лиц; -компенсирование из средств городского бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению (перевозка льготных пассажиров); -организация заказных перевозок по рыночным тарифам. 	<ul style="list-style-type: none"> -введение системы единых проездных билетов; -приобретение нового подвижного состава посредством лизинга и кредитных механизмов; -удовлетворение потребности населения в услугах более высокого качества; -повышение транспортной мобильности населения; -внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС».
Слабые стороны	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> -необеспеченность предприятий производственно-технической базы; -неудовлетворительная организация технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава; -недостаточная насыщенность маршрутной сети автобусами; -нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах; -нерациональное закрепление маршрутов за пассажирскими парками (филиалами); -нерациональная структура пассажирского парка и отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов; -слабое использование передовых наиболее эффективных форм и методов организации, в автовокзалах и на пассажирских автостанциях; - отсутствие совершенных организационных форм управления - отсутствие инновационной деятельности на предприятиях 	<ul style="list-style-type: none"> -повышение цен на топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и запасные части; -высокий уровень автомобилизации городского населения; -отсутствие внимания к проведению маркетинговых мероприятий в решении проблем общественного транспорта; -отсутствие нормативно-правовой базы перевозки пассажиров и багажа; -слабое нормативно-правовое обеспечение безопасности перевозок пассажиров; -высокие процентные ставки по лизинговым сделкам; -отсутствие анализа статистических данных реального спроса населения на перевозки.

Анализ показывает, что инновационная деятельность функционирующих автотранспортных предприятий в Согдийской области находится на начальном пути и

развивается, недостаточными темпами. Об этом свидетельствуют также результаты проведенного автором опроса руководителей и специалистов автотранспортных предприятий Согодийской области, который указывают на существующие основные причины низкой инновационной деятельности. На основе проведенного опроса автором выявлены основные причины, препятствующими формированию и развития инновационной деятельности в автотранспортных предприятиях. Экспертами были названы такие причины: а) отсутствие действенных механизмов по улучшении инновационного процесса (85,00% обследованных автотранспортных предприятий); б) отсутствие возможностей (15,00%) по разработке и реализации инновационных технологий, а также выделяют неадекватного спроса ПАТП по улучшению инновационной деятельности и повышения их конкурентоспособности в условиях углубления рыночных отношений.

Среди факторов, характеризующий инновационное развитие пассажирских автотранспортных предприятий особое место следует уделить научному и кадровому потенциалу. Поэтому формирование приоритетных направлений развития пассажирских автотранспортных предприятий предусматривает создание единого инновационного пространства на основе сотрудничества всех предприятий и организаций транспортной отрасли – автотранспортных предприятий, научно-исследовательских учреждений, учреждения высшего профессионального образования и местные органы государственной власти и самоуправления.

По мнению автора, управление инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия должно основываться на инновационном менеджменте. При этом особую роль в управлении инновационной деятельности отводится руководителям пассажирских автотранспортных предприятий. В связи с тем, что инновационная деятельность связана с высокими рисками, поэтому разработка и реализации стратегии развития инновационной деятельности, нахождения источников для их реализации, возлагается на руководителя.

В диссертации проведенный анализ действующих схем перевозок пассажиров по маршрутам показал, что существующие маршрутные линии разработаны без учета современных требований и не оптимизированы. В таких условиях функционирования возникает необходимость модернизации технологий предоставления услуг по перевозке пассажиров с целью повышения их качества и удовлетворения потребностей населения.

В работе отмечается, что в практике и теории не существует единой модели управления инновационной деятельностью. Используя основные функции инновационного менеджмента, одной из которых является экономико-математическое моделирование, пассажирское автотранспортное предприятие должно выстроить свою индивидуальную модель инновационного процесса. С другой стороны в перспективе экономико-математические модели инновационных процессов должны стать одним из ключевых элементов экономического инструментария, используемого в практике рациональной организации инновационной деятельности, оценки и анализа её результативности. По мнению автора, инновационная деятельность пассажирского автотранспортного предприятия направлена на повышение эффективности транспортных процессов. Моделирование транспортных процессов в значительной мере способствует решению этой задачи. Использование экономико-математических инструментов повышает обоснованность принимаемых хозяйственных решений и прогнозирует развитие инновационной деятельности. Проблема сложности процесса экономико-математического моделирования решается на основе системного подхода и применения современных технологий по определению и прогнозированию спроса

населения в услугах пассажирских АТП на основе выявления факторов, влияющих на эффективность управления их инновационной деятельностью.

В диссертации автором выполнен прогноз объема перевозок пассажирскими автотранспортными предприятиями Согдийской области на внутригородских пригородных, междугородних и международных сообщениях на период до 2030 года. Кроме того в диссертации экономико-математическое моделирование спроса населения на услуги пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области проводилось в два этапа. На первом этапе выделено 13 факторов, оказывающих влияние на потребности населения в услугах пассажирских автотранспортных предприятий региона, на основе которых при помощи многофакторного корреляционно-регрессивного анализа построены следующие модели:

1. Экономико-математическая модель общего объема перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области после отсева несущественных факторов имеет вид:

$$Y_1 = -78,4402 + 0,072075 * X_1 + 0,00819 * X_2 - 0,0044 * X_3 + 1,106481 * X_4 \quad (1)$$

где Y_1 - общий объем перевозок пассажирским автотранспортом; млн.чел.;

X_1 - численность населения области, тыс. чел.;

X_2 - среднемесячная зарплата, сомони;

X_3 - объем товарооборота на душу населения, сомони/чел.;

X_4 - плотность сети автодорог, км / 100 кв. км.

2. Экономико-математическая модель объема услуг внутригородских перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области после отсева несущественных факторов имеет вид:

$$Y_2 = -90,52 - 0,0062 * X_1 + 0,10134 * X_2 + 0,22062 * X_3 - 0,33176 * X_4 \quad (2)$$

где Y_2 - объем услуг внутригородских перевозок пассажирским автотранспортом, млн.чел.;

X_1 - городское население области, тыс. чел.;

X_2 - среднемесячная зарплата.;

X_3 - количество индивидуальных автомобилей на 1000 человек, ед./1000 чел.;

X_4 - количество студентов, тыс. чел.

3. Экономико-математическая модель услуг внегородских перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области после отсева несущественных факторов имеет вид:

$$Y_3 = -1228,229 - 1,63841 * X_1 + 0,19829 * X_2 + 0,32559 * X_3 - 0,13167 * X_4 \quad (3)$$

где Y_3 - внегородские перевозки пассажиров автотранспортом, млн. чел.;

X_1 - сельское население области, тыс. чел.;

X_2 - среднемесячная зарплата в сельском хозяйстве, сом.;

X_3 - количество индивидуальных автомобилей на 1000 человек, ед./1000 чел.;

X_4 - количество автобусов, ед.

Реализация построенных экономико-математических моделей связана с повышением качества услуг по перевозке пассажиров, которые во многом зависят от уровня управления инновационным развитием транспортных предприятий. При этом, построение экономико-математических моделей различных элементов инновационной

деятельности дает не только новое средство исследования данной деятельности, но и способствует совершенствованию самих методов экономико-математического моделирования, формированию (в соответствии с важнейшей ролью инноваций в экономическом развитии) нового самостоятельного раздела математической экономики, непосредственно ориентированной на представление и анализ инновационных процессов.

В третьей главе «Основные направления развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях» предложены пути совершенствования механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.

В настоящее время, в условиях постоянно растущей конкуренции, внимание к разработке стратегий со стороны бизнеса стремительно возрастает. Инновационная стратегия за счет внедрения нововведений позволит пассажирским АТП обеспечивать устойчивое экономическое развитие, повышение конкурентоспособности оказываемых ими услуг.

Диссертантом рассмотрены различные подходы к определению понятия «стратегия» и особое место уделено стратегическому планированию. Автор считает, что стратегия представляет собой обобщающую модель действий, необходимых для достижения поставленных долгосрочных целей путем координации и распределения ресурсов компании. По существу стратегия есть набор правил для принятия решений, которыми организация руководствуется в своей деятельности.

На основе анализа многообразия инновационных стратегий поведения предприятий, автор объединяет их в две большие группы: стратегия активного инновационного поведения и стратегия пассивного следования за рынком инноваций. По мнению автора, из существующих видов инновационных стратегий, для пассажирского автотранспортного предприятия необходима такая стратегия, которая связана с усовершенствованием автотранспортных процессов, расширением сферы предпринимательской деятельности, повышением эффективности их деятельности в современных условиях.

В диссертации автор отмечает, что при разработке инновационной стратегии необходимо учитывать особенность нововведений, которым свойственна неопределенность. Другими словами невозможно точно предвидеть, какая реакция будет у потребителей на новшества или модернизацию услуг и будет ли это новшество востребовано на рынке. В то же время предприятию для выхода на рынок с новой услугой необходимо произвести ремонт или переоборудовать имеющиеся транспортные средства или приобретать новые. Внедрение изменений в технологию транспортного процесса также предполагает приобретение технологии или новой компьютерной техники и применение программного обеспечения.

Кроме того в работе автор считает, что одним из неотъемлемых условий разработки и осуществления инновационных стратегий является подбор стратегии в обязательной взаимосвязи с базисными стратегиями. Базовая стратегия должна отражать взаимосвязь других стратегий пассажирского автотранспортного предприятия с целями и задачами инновационной стратегии. Такой подход обеспечит принятие верного решения о направлении инновационного развития с учетом факторов времени, неопределенности и риска.

По мнению автора, разрабатываемая базисная стратегия должна основываться на конкретных программах структурных подразделений пассажирского автотранспортного предприятия. В программе должны отражаться характер деятельности подразделения,

масштабы и особенности его участия в инновационном процессе и на этой основе разрабатываются комплекс программ по разным направлениям: маркетинговое, организационно-техническое, финансово-экономическое и другие. Используя функциональные программы, определяются направления общей стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, и производится выбор вида стратегии.

В диссертации уточнено, что организация реализации стратегии инновационного развития предполагает разработку планов или программ реализации стратегии. В работе рекомендуется разработка системы программ реализации стратегии пассажирского АТП осуществлять в два уровня: 1) программа на определенный период времени; 2) развернутая стратегическая программа, раскрывающая реализацию стратегии предприятия.

Автор считает, что стратегическое планирование в деятельности национальных предприятий Республики Таджикистан не имеет широкого применения и достаточного опыта ввиду отсутствия квалифицированных специалистов в области стратегического планирования. В связи, с чем рекомендуется разработку стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия осуществлять совместно с консалтинговыми фирмами, что позволит специалистам пассажирского автотранспортного предприятия получить опыт ведения стратегических исследований, а знания особенностей функционирования предприятий позволит разработать адекватную стратегию инновационного развития.

В диссертации предложена обобщенная структура плана стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, которая отражает все направления их инновационного развития, построенная на причинно-следственных связях и имеющая сбалансированность целей и индикаторов достижения.

Автор в работе отмечает, что переход на инновационный путь развития предполагает изменения не только в производственных или транспортных процессах, но и модернизацию технологий управления инновационной деятельностью хозяйствующих субъектов. Управление инновационной деятельности обеспечивает реализацию стратегического плана инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия. Особенность заключается в том, что намеченные мероприятия по инновационному развитию связаны с исполнителями из разных подразделений предприятия. В связи, с чем рекомендуется создание рабочей группы состоящей из представителей разных подразделений, в функцию которых будет входить реализация мероприятий, связанных со структурным подразделением. Следовательно, построение оптимальной структуры и установление связей между подразделениями является одной из основных задач в организации управления инновационной деятельностью.

В диссертации автор, общий процесс управления инновационного развития разделяет на подпроцессы, которые отражают определенный вид деятельности связанный с внедрением инноваций в деятельность пассажирского транспортного предприятия. Предлагаемая автором модель процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия представлена на рисунке 3.



Рисунок 3 - Структурно-логическая модель процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия (составлено автором)

В работе обоснованы цели и задачи каждого подпроцесса. В совокупности все подпроцессы образуют систему управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.

В целом построение модели управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия позволяет наглядно представить процесс управления её инновационного развития. Важно заметить, что в предлагаемой модели целенаправленные подпроцессы находятся в логической последовательности и взаимосвязи. Результаты каждого подпроцесса являются основанием для начала следующего подпроцесса. В целом такой подход позволяет вносить необходимые изменения и корректировать выполнение плана стратегии инновационного развития.

В диссертации автор отмечает, что программа развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области включает следующий перечень приоритетных задач:

- создание условий для обеспечения социально-гарантированного уровня предоставления услуг населению в городских, пригородных и междугородных автобусных маршрутах, а также улучшении их качества;
- повышение доходности оказания услуг автотранспортом на основе применения социально-ориентированной тарифной политики, а также эффективного использования финансовых средств, выделяемых за счет государственного бюджета;
- внедрение современных инновационных технологий, обеспечение конкурентоспособности ПАТП на рынке услуг пассажирских перевозок на основе соблюдения нормативно-правовых актов, регулирующие функционирование и развития автотранспортного комплекса, и проводимую тарифную политику, а также управления финансовыми потоками, оптимального форсайта деятельности пассажирских автотранспортных предприятий.

С учетом вышеизложенного нами обоснованы и рекомендованы такие приоритетные направления развития ИД ПАТП в Согдийской области Республики Таджикистан:

1. Развитие нормативно-правовой базы осуществления инновационной деятельности ПАТП;
2. Разработка и внедрение механизма форсайта для планирования работы ПАТП и управления пассажирских автомобильных перевозок, а также совершенствование механизма ценообразования на услуги пассажирского автомобильного транспорта;
3. Внедрение современной системы организации управления перевозочных технологий и логистических процессов в пассажирских автотранспортных предприятиях и повышение качества обслуживания;
4. Улучшение эксплуатационной надежности транспортных средств на автобусных маршрутах и оптимизации их структуры, учитывая объемы пассажирских потоков;
5. Совершенствование организационно-технического уровня ПАТП и их конкурентоспособности на рынке услуг пассажирских перевозок;
6. Формирование оптимальной инфраструктуры ПАТП и совершенствование системы их материально-технического обеспечения др.

Выделенные приоритетные направления отражены в Программе развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области Республики Таджикистан. В предлагаемой программе, каждый раздел приоритетных направлений содержит меры и действия, выполнение которых будет способствовать достижению стратегических целей пассажирских автотранспортных предприятий, а также сроки реализации мероприятий и исполнителей.

В диссертации автор предлагает систему показателей оценки эффективности внедрения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия, которая состоит из трех блоков:

1. Оценка дополнительных затрат пассажирского АТП на реализацию инноваций;
2. Оценка эффективности капиталовложений в инновационное развитие пассажирского АТП;
3. Оценка влияния инноваций на экономические показатели функционирования пассажирского АТП. Учитывая выделенный подход в работе предложена методика оценки эффективности внедрения организационно-экономического механизма

управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия (табл.3).

Таблица 3

Методика оценки эффективности внедрения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия

Показатели	Формула расчета	Ограничение или вектор
Оценка дополнительных затрат пассажирских АТП на реализацию инноваций		
Дополнительные затраты на инженерно-конструкторские работы (ДЗик)	$\sum ДЗ_{ик}$	(Зик.доп + Зм.доп + Зо.доп + Зсб.доп + Зперс.доп)/ Сс<0,7
Дополнительные затраты на материальные ресурсы (ДЗм)	$\sum ДЗ_{м}$	
Дополнительные затраты на приобретение новой техники (ДЗнт)	$\sum ДЗ_{нт}$	
Затраты, связанные с реализацией новых услуг (ДЗсб)	$\sum ДЗ_{сб}$	
Затраты, связанные с приемом новых сотрудников (ДЗнс)	$\sum ДЗ_{нс}$	
Оценка эффективности капиталовложений в инновационное развитие пассажирских АТП		
Рост нематериальных активов	$\frac{НА_1 - НА_0}{З_и} * 100\%$	Уна, Упр, Ув, Учд, Ув.ср → max
Рост прибыли предприятия	$\frac{П_1 - П_0}{З_и} * 100\%$	
Рост объема реализации услуг	$\frac{Р_1 - Р_0}{З_и} * 100\%$	
Рост чистого дохода	$\frac{(П_1 - П_0) + (А_1 - А_0)}{З_и} * 100\%$	
Рост производительности	$\frac{В_1 - В_0}{З_и} * 100\%$	
Оценка влияния инноваций на экономические показатели функционирования пассажирских АТП		
Темп прироста инновационного потенциала	$((ИП_1 - ИП_0) / ИП_0) \times 100\%$	Тпр.пч>Тпр.р> Тпр.ип> Тпр.ак>Тпр.пт> 100 %
Темп прироста чистой прибыли предприятия	$((ПЧ_1 - ПЧ_0) / ПЧ_0) \times 100\%$	
Темп прироста реализации услуг	$((Р_1 - Р_0) / Р_0) \times 100\%$	
Темп прироста активов предприятия	$((АК_1 - АК_0) / АК_0) \times 100\%$	
Темп прироста производительности труда	$((ПТ_1 - ПТ_0) / ПТ_0) \times 100\%$	

Составлено автором

По мнению автора, рекомендуемая методика оценки влияния инновационной деятельности на эффективность развития пассажирского автотранспортного

предприятия может применяться через определенный временной интервал, а также после реализации стратегического плана инновационного развития предприятия.

Таким образом, такой подход отражает взаимосвязь и взаимовлияние управления инновационной деятельностью с текущим функционированием пассажирского автотранспортного предприятия, то есть рост прибыли предприятия должен происходить более высокими темпами, чем рост выручки от оказания транспортных услуг.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

A) Основные научные результаты диссертации

1. В настоящее время государственная политика Республики Таджикистан, прежде всего, направлена на повышение качества жизни населения, и одним из важных направлений решения поставленной задачи считается обеспечение население качественно новыми услугами пассажирских перевозок, что требует совершенствования работы функционирующих пассажирских автотранспортных предприятий. По мнению автора, переход на качественно новый уровень обслуживания населения связан с изменениями технического состояния и технологических процессов, что предопределяет внедрение инновационных технологий, эффективность которых зависит от применяемых принципов и методов управления и развитие институциональной среды. [12-А].

2. Глобализационные процессы и усиление рыночной конкуренции усиливают необходимость организации и активизации инновационной деятельности, хозяйствующих субъектов вне зависимости от размера и направлений их работы. Под инновацией следует понимать процесс внедрения конечного результата научной деятельности, который будет способствовать преобразованию хозяйственной деятельности предприятия, приносить дополнительный доход и создавать конкурентные преимущества [11-А].

3. Развитие инновационных процессов на предприятиях непосредственно связано с инновационной деятельностью. Понятие инновационная деятельность имеет многофункциональное значение, так как это вид труда, связанный со всеми стадиями жизненного цикла инновации. В научной литературе встречается широкий спектр определений «инновационная деятельность», каждое из которых отражает общую содержательную характеристику, но имеют разный подход в зависимости от цели проводимого исследования. Нами в диссертации под инновационной деятельностью автотранспортного предприятия понимается процесс поиска, создания, освоения, внедрения новых или усовершенствованных услуг, перевозочных технологий, форм организации и управление предприятием, включающий комплекс научных, технологических, организационных, финансовых и коммерческих мероприятий, с целью достижения конкурентных преимуществ [11-А].

4. В диссертации оценивая конкурентные преимущества дана оценка инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, с учетом внедрения инноваций для повышения качества пассажирских перевозок на основе использования финансовых и трудовых средств и повышения эффективности результатов деятельности. На наш взгляд, при управлении инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия необходимо учитывать принцип мультипликатора, который проявляется в том, что внедрение одного крупного новшества может привести к дополнительному инвестированию в связанные с этим новшеством инновации [4-А].

5. Инновационная стратегия пассажирского автотранспортного предприятия базируется на стратегии развития предприятия и отражает решение инновационных задач, что определяет вид инновационной деятельности и методы её организации. На

наш взгляд, управление инновационным развитием автотранспортных предприятий направлено на формирование конкурентных преимуществ и повышение эффективности [13-А].

6. Автор отмечает, что изменениям, связанным с вложением денежных средств в инновации, предшествует оценка социальной и экономической эффективности, расчеты которых требуют определенных знаний и навыков, так как являются сложным, но важным вариантом действия в условиях предприятий. Поэтому в работе даны рекомендации по количественной оценке и расчета ожидаемого социального и экономического эффекта в предприятия пассажирского автотранспортного предприятия [6-А].

7. На основе анализа результатов функционирования предприятий пассажирского автотранспорта установлено, что в Согдийской области наблюдается увеличение количества транспортных предприятий, а также значения оценивающих параметров оказываемых услуг пассажирского автотранспорта во всех городах, районах и сельской местности. Однако по территории области транспортные предприятия не рационально размещены и многие транспортные предприятия расположены в городе Худжанде. В области наблюдается низкий уровень эффективности использования подвижного состава, качество транспортного обслуживания населения в автобусных маршрутах и др., что требует необходимости поиска современных методов решения этих проблем и внедрения инновационных технологий в деятельности ПАТП [5-А].

8. Проведенный опрос руководителей транспортных предприятий Согдийской области позволил выявить основные причины низкой инновационной деятельности. Экспертами были названы такие причины как отсутствие действенных механизмов по улучшению инновационного процесса (85,00% обследованных автотранспортных предприятий) и отсутствие возможностей (15,00%) по разработке и реализации инновационных технологий, а также выделяют неадекватного спроса ПАТП по улучшению инновационной деятельности и повышения их конкурентоспособности в условиях углубления рыночных отношений [4-А].

9. Препятствием для инновационного развития пассажирских автотранспортных предприятий является отсутствие финансовых ресурсов, большинство предприятий работают на грани убыточности. Учитывая это предпринимаются действия по реализацию инновационных проектов. Рыночная конкуренция в сфере оказания пассажирских услуг требует учета вариантов действия по инновационной активности. Выявлено, что многие пассажирские автотранспортные предприятия имеют ограниченные ресурсы для организации и управления и их средств для обеспечения инновационного процесса [4-А].

10. В диссертации выявлено, что госинвестпрограмма играет важную роль в инвестиционном развитии транспортного комплекса и при этом особое место отводится использованию современных методов планирования и особенно форсайта. Поэтому формирование инновационной платформы в транспортной отрасли считается приоритетным и на принципе интеграции предприятия сотрудничают все составляющие инновационной системы – государство, предприятия отрасли, научные и образовательные организации. Интеграция и дальнейшее взаимодействие субъектов инновационной системы транспортной отрасли обеспечит решение единых инновационных задач, что активизирует инновационную деятельность не только в отрасли и в стране в целом [4-А].

11. Разработка экономико-математических моделей элементов инновационной деятельности предприятий создает не только новое средство исследования данной деятельности, но и способствует совершенствованию самих методов экономико-математического моделирования, формированию (в соответствии с важной ролью

инноваций в экономическом развитии) нового самостоятельного раздела цифровой экономики, непосредственно ориентированной на представление и анализ инновационных процессов [4-А, 6-А].

12. Разработка стратегии инновационного развития является обобщающей моделью действий, необходимых для достижения поставленных целей на основе координации и распределения ресурсов предприятий. Кроме того, стратегия считается инструментом для принятия решений, в процессе организации управления деятельностью. Структура стратегического плана инновационного развития отражает все направления инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, построенных на причинно-следственных связях и имеющих сбалансированность целей и индикаторов достижения [7-А,13А]

13. Следует учесть, что рациональная организация управления инновационной деятельностью влияет на эффективность инновационного процесса, так как, построение оптимальной структуры и установление связей между подразделениями является одной из основных задач в организации управления инновационной деятельностью. Решение обозначенной задачи возможно при использовании такого метода как моделирование процесса управления инновационной деятельностью. Моделирование процесса управления основывается на выявлении всех подпроцессов инновационной деятельности и установление логических связей между ними в пределах деятельности предприятия. Рекомендуется при необходимости и целесообразности в модель включать внешние подсистемы, влияющие на деятельность пассажирского автотранспортного предприятия [6-А].

14. В качестве приоритетных направлений развития инновационной деятельности пассажирских АТП предложено:

1. Развитие нормативно-правовой базы осуществления инновационной деятельности ПАТП;

2. Разработка и внедрение механизма форсайта для планирования работы ПАТП и управления пассажирских автомобильных перевозок, а также совершенствование механизма ценообразования на услуги пассажирского автомобильного транспорта;

3. Внедрение современной системы организации управления перевозочных технологий и логистических процессов в пассажирских автотранспортных предприятиях и повышение качества обслуживания;

4. Улучшение эксплуатационной надежности транспортных средств на автобусных маршрутах и оптимизации их структуры, учитывая объемы пассажирских потоков;

5. Совершенствование организационно-технического уровня ПАТП и их конкурентоспособности на рынке услуг пассажирских перевозок;

6. Формирование оптимальной инфраструктуры ПАТП и совершенствование системы их материально-технического обеспечения др.

Б) Рекомендации по практическому использованию результатов

1. Даны рекомендации по количественной оценке и расчета ожидаемого социального и экономического эффективности, предшествующие вложению денежных средств предприятий пассажирского автотранспортного предприятия в инновации, расчеты которых требуют определенных знаний и навыков, так как являются сложным, но важным вариантом действия в условиях предприятий[12-А].

2. Рекомендованы основные направления реализации инновационного процесса на пассажирских автотранспортных предприятиях с учетом использования экономико-математических моделей, а именно:

1) Внедрение информационных технологий в организацию транспортного процесса и хозяйственной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

2) Внедрение форм и методов инновационного менеджмента в организацию транспортного процесса и развитие материально-технической базы пассажирского автотранспортного предприятия.

3) Внедрение системы мотивации и стимулирования персонала пассажирского автотранспортного предприятия;

4) Создание современной системы профессионального роста трудовых ресурсов пассажирского автотранспортного предприятия.

5) Внедрение системы оценки качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров автотранспортным предприятием и др.[5-А]

3.Рекомендована структура стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, состоящая из разделов и подразделов. Представленная структура стратегического плана инновационного развития отражает все направления инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, построенный на причинно-следственных связях и имеющий сбалансированность целей и индикаторов достижения. Разработанная стратегия инновационного развития позволит осуществить переход пассажирского автотранспортного предприятия к инновационному развитию[13-А].

4.Для обеспечения реализации стратегического плана инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия рекомендуется создание рабочей группы состоящей из представителей разных подразделений, в функцию которых будет входить реализация мероприятий, связанных со структурным подразделением. Для координации деятельности рабочей группы назначается руководитель группы, который подчиняется непосредственно руководителю предприятия[6-А,13-А].

5.Рекомендована модель управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, состоящая из целенаправленных подпроцессов, которые находятся в логической последовательности и взаимосвязи. Каждый элемент модели связан с выполнением определенных функций, которые могут быть расписаны в форме правил, что позволит повысить эффективность реализации управления подпроцессом и в совокупности управления инновационной деятельностью предприятия[6-А, 11-А].

Таким образом, мы считаем, что предложенные мероприятия, прежде всего, направлены на развитие организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью с целью обеспечения устойчивого функционирования подразделений пассажирских автотранспортных предприятий, повышение качества предоставляемых услуг населению в районах обслуживания с учетом условий и требования развития рыночных отношений.

IV. СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

а) публикации в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендуемых ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-А]. Собственность в институциональной экономике // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук.- Душанбе, 2016.- №2/3(201).- С.164-166.

[2-А]. Инновационные экономики некоторых развитых стран Европейского Союза (ЕС) // Вестник Таджикского национального университета.- Душанбе, 2016.- №2/5(207).-С.42-44.

[3-А]. К вопросу исследования конкурентоспособности национального хозяйства // Учёные записки (Худжандский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки. Худжанд: ХГУ, - 2017. №4 (43) - С.87-93.

[4-А]. Факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий // Вестник Таджикского государственного

университета коммерции (научный журнал). №4 (25) - 2018. - Душанбе: ТГУК, 2018. - С.98-106.

[5-А]. К вопросу об исследовании механизма управления инновационным развитием пассажирского автотранспортного предприятия. // Учёные записки (Худжандский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки - Худжанд: ХГУ, 2019. - №1 (48). - С. 125-131.

[6-А]. Совершенствование технологии управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий //Вестник Таджикского государственного университета коммерции (научный журнал). №3(28)-2019. - Душанбе: ТГУК, 2019.- С.10-18

Б) Научные статьи, опубликованные в других изданиях:

[7-А]. Формирование механизмов устойчивого развития предприятий в условиях рынка // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК по теме «Пути достижения устойчивого развития национальной экономики на основе Послания Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмон к Маджлиси Оли 22-30 апрель 2014 г.» - Худжанд, 2014.-С.456-460.

[8-А]. Собственность и её трансформация в переходной экономике // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК (посвященный 25 - летию независимости Республики Таджикистан 19-26 апрель 2016 г.). – Худжанд, 2016. -С. 82-87

[9-А]. Состояние и тенденции изменения, содержания, показатели конкурентоспособности в современных условиях Таджикистана// Макроэкономические перспективы развития и рациональное размещение производительных сил. Материалы международной научно-практической конференции. – Худжанд 2017г. С. 463-467

[10-А]. К исследованию понятийного аппарата: механизм инновационного развития // Формирование развития инновационной экономики в Республике Таджикистан: проблемы и преимущества. // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК (посвященный году развития туризма и народных ремесел 23.04.2018). - Худжанд, 2018.-С.9-12.

[11-А]. Теоретические основы инновационной деятельности предприятий в условиях рыночной экономики // Проблемы устойчивости социально-экономического развития в условиях глобализации: национальные и региональные аспекты. Материалы IV -й Международной научно-практической конференции. Худжанд, 27-28 ноября 2018 г.-С. 163-166

[12-А]. Особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий // Национальное единство - основа будущей экономической устойчивости Таджикистана. Материалы научно-практической конференции. Худжанд, 3- 4июня 2019г.- С.112-118.

[13-А]. Стратегия инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия// Развитие финансовой и банковской системы Республики Таджикистан в условиях глобализация. Сборник материалов республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 24 февраля 2020). – Душанбе: «ТГУК», 2020. –С.20-24

УДК: 656.07:656.072:656.078 (575.3)

ҚОСИМОВА МАВЧУДА ҲАЛИМОВНА

**РУШДИ МЕХАНИЗМИ ТАШКИЛӢ-ИҚТИСОДИИ ИДОРАКУНИИ
ФАЪОЛИЯТИ ИННОВАТСИОНИИ КОРХОНАҲО ДАР ШАРОИТИ
ИҚТИСОДИ БОЗОРГОНӢ**

(дар мисоли корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонии вилояти Суғд)

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти

дараҷаи илмӣ номзади илмҳои иқтисодӣ аз рӯйи ихтисоси

08.00.05. - Иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ (идоракунии инноватсияҳо)

**Қор дар кафедраи иқтисодиёт ва соҳибқории Донишкадаи иқтисод ва савдои
Донишгоҳи давлатии тижорати Тоҷикистон иҷро шудааст**

Роҳбари илмӣ: **Раҷабов Раҷаб Кӯчақович**, доктори илмҳои иқтисодӣ, муовини ректор оид ба илм ва инноватсияи Донишгоҳи давлатии тижорати Тоҷикистон

Муқарризони расмӣ: **Бобоев Олимҷон**, доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, мутахассиси пешбари Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон,

Низомиддинов Сайфиддин Шарофиддинович, номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи «Технологияҳои иттилоотӣ дар иқтисодиёт»-и Донишгоҳи давлатии Хучанд ба номи академик Б.Ғафуров

Муассисаи пешбар: **Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С.Осимӣ**

Дифоъ «18» сентябр соли 2021 соати 12⁰⁰ дар ҷаласаи Шӯрои диссертатсионии 6D.KOA-029 назди Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон дар суроғай: 734025, Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш. Душанбе, кӯч. Мирзо Турсун-зода 30 баргузор мегардад.

Бо матни диссертатсия дар китобхонаи Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон ва аз сомонаи расмии Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон: www.rtsu.tj шинос шудан мумкин аст.

Автореферат “ ____ ” _____ соли 2021 тавзеъ шуд.

Котиби илмӣ
шӯрои диссертатсионии 6D.KOA-029
номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсент

И.Р. Раҷабова

МУҚАДДИМА

Мубрамияти мавзӯи таҳқиқот. Дар марҳилаи кунунии рушд барномаи давлатии “Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030” вазифаи муҳими тақвияти фаъолияти инноватсиониро ба пеш мегузорад, ки ҷустуҷӯ ва татбиқи инноватсияҳоро дар фаъолияти субъектҳои хоҷагидорӣ муайян мекунад, ки бархӯрдҳои сифатан нави идоракуниро талаб мекунад. Нақши назарраси идоракуни дар муваффақияти чараёни инноватсионӣ дар корхона таҳияи механизмҳои мушаххасеро талаб мекунад, ки ба табaddулоти фаъолияти иқтисодӣ дар сатҳи инноватсионии рушд мусоидат мекунанд.

Низоми хизматрасониҳои нақлиёти мусофиркашонӣ дар иқтисодиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон мавқеи муҳимро ишғол менамояд, ки айни замон тақрибан 97 фоизи ҳаҷми ҳамлу нақли мусофиркашониро дар ҳама намудҳои нақлиёти кишвар ташкил медиҳад. Ҳамзамон, таҳлил нишон медиҳад, ки сифати хизматрасониҳои корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ба талаботи муосир ҷавобгӯ нестанд. Самтҳои афзалиятноки рушди иқтисодиёти милли тағйир додани фаъолияти иқтисодии ин корхонаҳоро ба рушди инноватсионӣ муайян мекунанд, ки бидуни истифодаи инноватсия номумкин аст ва аз ин рӯ, бе механизми идоракунии самараноки фаъолияти инноватсионӣ.

Дар таҳқиқотҳои гузаронидашуда ба баланд бардоштани самаранокии идоракунии инноватсионӣ таваҷҷӯҳи зиёд дода шудааст. Ба масъалаҳои арзёбии самаранокӣ ва ҳалли муаммоҳои марбут ба татбиқи инноватсияҳо мавқеи махсус дода мешавад. То имрӯз дар илми иқтисод оид ба нақши дастовардҳои илмию техникӣ ва татбиқи инноватсияҳо дар рушди иҷтимоию иқтисодии кишварҳо андешаҳои гуногун ташаккул ёфтаанд.

Аммо дар аксари корҳои илмӣ ҷанбаҳои назариявии раванди инноватсия баррасӣ карда мешаванд, ташаккули низомҳои миллии инноватсионӣ таҳқиқ карда мешаванд ва истифодаи назарияи инноватсия дар сатҳи субъектҳои хоҷагидорӣ камтар омӯхта шудаанд. Бо вучуди ин, як қатор масъалаҳои мавҷуда пурра омӯхта нашудаанд ва мувофиқати ҳамаҷониба вучуд надорад, алалхусус дар баррасии муназзами арзёбии самаранокии инноватсия дар сатҳи корхона, бо назардошти ҳамкорӣ ва истифодаи оқилонаи захираҳои молиявӣ, истеҳсолӣ, инсонӣ ва иттилоотӣ ақидаи ягона вучуд надорад.

Мубрамияти таҳқиқоти диссертатсионӣ аз он иборат аст, ки аксар вақт самаранокии татбиқи инноватсияҳоро ҳангоми муқоисаи самарои дастрас гардида ва арзиши рушди инноватсионии корхона ба назар гирифта мешавад. Ҳамзамон, самаранокии фаъолияти инноватсионӣ дар маҷмӯъ, бо назардошти таъсири навоариҳо ба рушди самаранокии субъекти хоҷагӣ, ба кадрҳои кофӣ таҳқиқ нашудааст.

Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки дар шароити бозор, низоми хизматрасонӣ дар нақлиёти мусофиркашон дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон мавқеи муҳимро ишғол мекунад. Самтҳои афзалиятноки рушди иқтисодиёти милли, ки дар ҳуҷҷатҳои барномавии рушди кишвар муайян шудаанд, бо навоарӣ ва афзоиши фаъолияти инноватсионии субъектҳо алоқаманд мебошанд. Ҳалли муаммои мазкур ҳадафи корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон мебошад, ки ноил шудан ба онҳо дар шароити муосир бидуни истифодаи инноватсия ғайриимкон аст, бинобар ин зарурияти офариниш ва рушди механизми ташкилӣ-иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионӣ яке аз самтҳои афзалиятнок ба ҳисоб меравад.

Дар айни замон, зарурати таҳияи принципҳои назариявӣ ва равишҳои методологии рушди механизми ташкилӣ ва иқтисодии идоракунии инноватсия дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон мавҷуд аст, ки ҳамгироии нишондиҳандаҳои фаъолияти самараноки инноватсионӣ ва параметрҳои рушди иқтисодии онҳоро имкон медиҳад. Аз ин рӯ, мавзӯи таҳқиқоти диссертатсионӣ дар шароити муосир махсусан мубрам аст ва аҳамияти муҳими иқтисодии кишварро доро аст.

Сатҳи таҳқиқи илмии мавзӯи диссертатсия. Таҳлили корҳои илмии гузаронида шуда нишон медиҳад, ки асосҳои назариявии фаъолияти инноватсиониро дар аввали асри гузашта Ӣ.Шумпетер таҳқиқ карда буданд. Дар шароити муосир бисёр олимони ватанӣ ва кишварҳои хориҷӣ дар рушди назарияи навоарӣ, фаъолияти навоарӣ саҳм гузоштаанд: О.Г. Голиченко, А.Г. Гранберг, М.А. Гусаков, А.Ю. Егоров, С.Ҷ. Комилов, С.А. Панов, А.А. Сафронов, А.А. Трифилов, Д.В.Хавин, Э.А. Фияксел, Е.Е. Ясин, П. Дракер, П. Нелсон, М. Портер, Р.Росвелл, Н. Розенберг ва диг.

Таҳқиқи масъалаҳои таъмини инфрасохтори рушди инноватсионӣ аз ҷониби олимони ватанӣ ва хориҷӣ: М.М. Алибоева, Э.В. Будрин, Э.Н. Голованова, А.Х. Катаев, В.Мордовченков, И.А. Морозова, А.С. Новоселов, Ю.Н. Петров, Х.Н. Факеров, Р.А. Фатхутдинов, В.Т. Федко, Л.С.Шаховский, Ф. Котлер, К. Эрроу ва дигарон баррасӣ гардидааст.

Муаммоҳои рушди устувори бозори хизматрасонии нақлиётӣ ва корхонаҳои нақлиётиро А.П. Анисимов, И.В. Белов, В.И. Бережной, О.Б. Бобоев, Л.А. Бронштейн, Е.В.Будрина, Б.Л.Геронимус, О.В.Гончарук, А.Г. Гранберг, Н.Н. Громов, Ю.Х. Гукетлев, Д. А.Х. Катаев, В.В. Кистанов, В.Н. Клочков, В.Н. Парахина, В.А. Форсов, Р.К. Раҷабов, А.Рауфи, К.Ю. Рихтер, О.К. Сангинов, В.В. Щербаков ва дигарон таҳқиқ намуданд.

Натиҷаҳои омӯзиши муаммоҳои фаъолияти инноватсионӣ, идоракунии ва баҳоидиҳӣ ба он дар асарҳои Бляхман А.С., Валдайцева С.В., Водачек Л., Егорова А.Ю., Завлина Н.П., Колосова Т.В., Миндели Л.Е., Портер М., Панова А.И., Роговой Э.М., Санто Б., Сафронова А.А., Твисса Б., Трифилова А.А., Фатхутдинова С.А., Хавина Д.В., Чернова В.А. ва ғайра инъикос ёфтааст.

Таҳлили натиҷаҳои асосии таҳқиқот имкон дод, ки кори олимони тоҷик дар ин масъала таҳлил карда шавад: Ахророва А.Д., Ғаниева Т.Б., Комилова С.Д., Низомова Т.Д., Одинаев Х.А., Раҷабов Р.К., Рауфӣ А., Саидмурадов Л.Х., Файзуллоев М.К., Ҳодиев Д.А., Хоҷаев П.Д. ва дигарон.

Бояд қайд кард, ки корҳои онҳо ва дигар олимони Тоҷикистон, пеш аз ҳама, масъалаҳои назарияи рушди инноватсионӣ (Комилов С.Ҷ.), назария ва амалияи рушди инноватсионӣ дар сатҳи корхона (Низомова Т.Д., Ахророва А.Д. ва ғайра), мушкилоти ташаққули низоми миллии инноватсионӣ (Файзуллоев М.К., Бердиев Р.Б.), рушди инноватсионии бозори хизматрасонии нақлиёти мусофиркашон (Рауфӣ А., Раҷабов Р.К., Хоҷаев П.Д. ва ғайра) сармояи инсонӣ ҳамчун омилҳои рушди инноватсионӣ (Ғаниев Т.Б., Саидмурадов Л. Х., Ҳодиев Д.А. ва дигарон) таҳқиқ мешаванд.

Бо вучуди шумораи зиёди корҳои илмӣ, таҳқиқот ва нашрияҳо дар мавзӯи рисола, масъалаҳои вобаста ба хусусиятҳои механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар шароити иқтисоди бозаргонӣ ба таври кофӣ фаро гирифта нашудаанд. Муҳимияти мавзӯи таҳқиқот ва набудани коркарди он мақсад ва вазифаҳои таҳқиқотро муайян кард.

I. ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсад ва вазифаҳои таҳқиқот иборат аст аз таҳияи принципҳои назариявӣ ва равишҳои методологии ташаккул ва рушди механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон мебошад.

Барои ноил шудан ба ин ҳадаф ҳалли масъалаҳои зерин лозим аст:

1. таҳқиқи фаъолияти инноватсионии корхонаҳо дар шароити бозор, бо назардошти хусусиятҳо ва мушкилоти идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон;
2. арзёбии вазъи муосир ва тамоюлҳои рушди инноватсионии хизматрасониҳои нақлиётӣ ба ҳолии вилояти Суғд;
3. ошкор намудани омилҳое, ки ба самаранокии идоракунии инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таъсир мерасонанд;
4. иҷрои моделсозии иқтисодӣ - математикии таъмини идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон;
5. коркарди стратегияи идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар шароити иқтисоди бозорӣ;
6. тақвим додани технологияи идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонии вилояти Суғд.

Объекти таҳқиқот корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонии вилояти Суғд мебошанд.

Предмети таҳқиқот муносибатҳои ташкилӣ ва иқтисодие мебошанд, ки дар раванди идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ба вуҷуд меоянд.

Усулҳои таҳқиқот. Дар раванди таҳқиқот усулҳои муқоисавӣ ва таҳлили бисёрномаи коррелясионӣ, муносибати системавӣ, омори рӯзӣ, таҳлили омӯрӣ-иқтисодӣ истифода шудаанд.

Соҳаи таҳқиқот. Мӯҳтавои таҳқиқоти диссертатсионии мазкур ба шиносномаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, ихтисоси 08.00.05 - иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ (идоракунии инноватсионӣ) мутобиқ аст: 2.1. Инкишофи шартҳои назариявӣ ва методологии навоарӣ; тақвим додани шакли усулҳои таҳқиқи равандҳои инноватсионӣ дар низомҳои иқтисодӣ. 2.3. Ташаккули муҳити инноватсионӣ ҳамчун шартҳои муҳимтарини татбиқи инноватсияҳои самаранок. Муайян кардани равишҳо, шаклҳо ва усулҳои фароҳам овардани шароити мусоид барои татбиқи фаъолияти инноватсионӣ. Роҳҳои беҳтар намудани фазои инноватсионӣ. 2.12. Таҳқиқи шаклҳо ва усулҳои ташкил ва ҳавасмандкунандаи инноватсия, усулҳои муосир дар ташаккули стратегияҳои инноватсионӣ.

Марҳилаҳои таҳқиқот. Таҳқиқот се марҳиларо дар бар мегирад. Таҳқиқот аз соли 2014 то 2020 дар ҷои кафедраи “Иқтисодиёт ва соҳибкорӣ”-и Донишқадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон гузаронида шудааст. Дар давраи аввал (солҳои 2014-2016) марҳилаи омодагӣ (баёни муаммоҳо, интихоби предмет, муайян кардани объект ва мавзӯи таҳқиқот, гузоштани мақсадҳо ва вазифаҳои мушаххас, таҳияи фарзияи таҳқиқот, тарзу усули гузаронидани таҳқиқот, таҳияи нақшаи корӣ), марҳилаи асосӣ (солҳои 2016-2018), (ҷамъоварӣ, коркард, таҳлил ва ҷамъбасти маводи назариявӣ ва амалӣ, озмоиш ва муаррифии натиҷаҳои омӯзиш), марҳилаи ниҳой (солҳои 2018-2020) (тартиб додани хулосаҳо, баҳодихии натиҷаҳо) иборат аст.

Эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсионӣ. Эътимодноки ва саҳеҳии муқаррароти илмӣ, ҳулосаҳо ва тавсияҳои амалии таҳқиқот тавассути таҳлили пурраи қори муаллифон дар мавзӯи таҳқиқшуда, маводҳои маҷаллаҳои махсус, инчунин маълумотҳои Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, натиҷаҳои пурсишҳои роҳбарони корхонаҳои нақлиётӣ таъмин карда шудааст. Натиҷаҳои таҳқиқот бо ҷадвалҳо ва ҳисобҳои дақиқ асоснок карда шуда ба мақсад ва вазифаҳои таҳқиқот мувофиқ мебошад.

Асоси назариявӣ методологии таҳқиқотро назарияи инноватсионии классикӣ ва муосир, натиҷаҳои таҳқиқоти таъсири равандҳои инноватсионӣ ба рушди иқтисодии низомҳо ташкил медиҳанд, ки дар асарҳои илмии олимони ватанӣ ва хориҷӣ пешниҳод шудаанд. Асоси ҳуқуқии рисолаҳо қонунҳо ва санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқии қабулкардаи Президент ва Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, барномаҳои стратегияи рушд аз ҷониби Маҷлиси Олӣ ва Ҳукумат қабул шуда ташкил доданд.

Пойгоҳи иттилоотии таҳқиқоти диссертатсионӣ. Дар рисолаи мазкур маълумотҳои расмӣ омили Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва шӯъбаҳои минтақавӣ он, ҳисоботҳои иттилоотии Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, маводҳои ҳисоботи ҷанбаи молиявӣ-иқтисодии Ҳокимияти иҷроияи давлатии вилояти Суғд, маводҳои шабакаҳои интернет, инчунин маълумотҳо ва маводҳои шахсан ҷамъовардаи муаллиф оид ба мавзӯи таҳқиқшаванда ташкил медиҳанд.

Навгониҳои илмии таҳқиқоти диссертатсионӣ аз асоснок намудан ва таҳияи муқаррароти назариявӣ ва методологӣ, таҳияи тавсияҳои методӣ оид ба тақмили идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон иборат аст.

Натиҷаҳои асосӣ, ки навоари илмии таҳқиқотро ташкил медиҳанд, инҳоянд:

- равишҳои назариявӣ ва методологии муайян кардани мундариҷаи иқтисодии навоариҳо, фаъолияти инноватсионӣ муайян карда шуданд, усулҳои идоракунии фаъолияти инноватсионӣ ҳамчун омили рушди низомии иқтисодӣ таҳқиқ карда шудаанд, пайдарҳамии сохторӣ ва мантиқии сохтани модели механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон дар асоси тақсмоти гурӯҳҳои механизмҳо бо назардошти самтҳои асосии фаъолияти инноватсионӣ асоснок карда шуда, инчунин хусусиятҳо ва мушкилиҳои идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар шароити баланд шудани талабот ба хизматрасонии нақлиётӣ ошкор карда шудаанд;

- дар асоси баҳодиҳии вазъияти муосир ва тамоюлҳои рушди хизматрасонии нақлиётӣ аҳоли дар вилояти Суғд, сатҳи пасти фаъолнокии инноватсионӣ дар фаъолияти ин корхонаҳо муайян карда шуд, инчунин омилҳои, ки ба самаранокии идоракунии инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таъсир мерасонанд, муайян карда шуданд. Моделҳои иқтисодӣ - математикӣ барои таъмини фаъолиятҳои инноватсионӣ дар корхонаҳои мусофиркашони вилояти Суғд таҳия карда шуданд;

- стратегияи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таҳия ёфт, ки идоракунии онҳоро дар заминаи рушди ҳамгирии амудӣ, мустаҳкам намудани мавқеъ дар бозори хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ, диверсификасияи мутамарказ, бо назардошти паст кардани хавфҳо ва ташкили фаъолияти инноватсионӣ дар шароити амиқтар шудани муносибатҳои бозаргонӣ таъмин менамояд.

- технологияи идоракунии инноватсия дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон бо назардошти истифодаи самарабахши иқтисодии инноватсионӣ, конё гардонидани эҳтиётҳои инноватсионӣ, баҳодиҳии натиҷаҳои таҳқиқоти амалӣ ва маркетингӣ, инчунин қабули қарорҳои оқилонаи идоракунии бо назардошти талабот ба хизматрасониҳои нақлиётӣ ва баланд бардоштани сифати онҳо дар соҳаҳои хизматрасонӣ муаян ва такмил дода шуд;

- самтҳои афзалиятноки фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок карда, тавсия дода шудаанд, ки аз ҷумла:

- рушди заминаи меърию ҳуқуқии татбиқи фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон;

- оптимизатсияи механизми дурнамо барои фаъолияти корхонаҳо ва идоракунии арзиши аслии нақлиёти мусофиркашон, инчунин такмили механизми нархгузорию хизматрасонии нақлиёти мусофиркашон;

- ҷорӣ кардани системаи муосири ташкили технологияҳои нақлиётӣ, равандҳои инноватсионӣ ва логистикӣ (мантиқӣ) дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ;

- баланд бардоштани эътимоднокии истифодабарии воситаҳои ҳаракат дар ҳатсайрҳои автобус ва беҳтар кардани сохтори онҳо вобаста ба ҳаҷми ҷараёни азхудкардаи мусофирон;

- баланд бардоштани сатҳи ташкилӣ ва техникийи корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва рақобатпазирии онҳо дар бозори хизматрасонии нақлиёти мусофиркашон;

- рушди инфрасохтори корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва такмили системаи таъминоти моддию техникийи онҳо;

- ҷорӣ намудани мониторинги самаранокии татбиқи механизми идоракунии навоариҳо дар корхонаҳои мусофиркашони вилояти Суғд.

Аҳамияти назариявии натиҷаҳои таҳқиқоти диссертатсионӣ. Аҳамияти назариявии тадқиқотро такмили механизмҳои идоракунии самарабахши фаъолияти инноватсионии корхонаҳо дар шароити ташаккулёбии иқтисодиёти инноватсионӣ ташкил медиҳад. Натиҷаҳо ва хулосаҳои асосии дар таҳқиқоти мазкур пешниҳодшударо дар омӯзиши ҷанбаҳои марбут ба методологияи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон истифода бурдан мумкин аст.

Аҳамияти амалии таҳқиқоти диссертатсионӣ аз ҳалли масъалаи таҳияи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон иборат аст. Муқаррарот ва натиҷаҳои асосии таҳқиқот дар амалияи корхонаи нақлиётии мусофиркашони вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар таҳияи барномаҳои ояндадор барои рушди фаъолияти инноватсионӣ ва баланд бардоштани самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ ворид карда шуданд.

Манбаи меъёрӣ-ҳуқуқии диссертатсияро, қонунҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, Фармонҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Қарорҳои Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, Стратегияи рушди инноватсионӣ барои давраи то соли 2020 асос ёфтааст, Барномаи рушди инноватсионии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2011-2020, ташкил медиҳанд.

Муқаррароти асосии таҳқиқоти барои химоя пешниҳодшуда:

- ба равишҳои назариявӣ ва методологӣ оид ба муайян кардани мундариҷаи иқтисодии навоариҳо, фаъолияти инноватсионӣ, усулҳои идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон тавзеҳот дода шуданд;
- омилҳои ба самаранокии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таъсир расонанда муайян карда шуданд ва моделҳои иқтисодӣ ва математикии таъмини фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон асоснок карда шуданд.
- стратегияи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонро асоснок карда шуд, ки идоракунии онҳоро дар асоси ҳамгирии амудӣ ва тақвияти мавқеъ дар бозори нақлиёти автомобилӣ пешбинӣ менамояд;
- дар асоси таҳлилҳои гузаронидашуда самтҳои тақмили технологияи идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофиркашон, ки ба қонеъ гардонидани талабот ба хизматрасонии нақлиёт ва баланд бардоштани сифати онҳо дар минтақаҳои хизматрасон нигаронида шудаанд, муайян ва асоснок карда шуданд;
- тавсияҳои амалӣ ва самтҳои афзалиятноки рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то 2025 таҳия карда шуданд.

Саҳми шахсии муҳаққиқ. Аз ҷониби муаллиф аз ҷиҳати назариявӣ асоснок намудани мақсад ва вазифаҳои таҳқиқот, тақмил додани механизми ташкилӣ-иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳо, таҳлили ҳолати кунунӣ ва тамоюли рушди хизматрасонии нақлиёти ҷамъиятӣ дар вилояти Суғд, стратегияи идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон дар шароити иқтисоди бозорӣ, модели раванди идоракунии инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон, самтҳои афзалиятноки рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон пешниҳод карда шудаанд, ки дар заминаи он Барномаи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд таҳия карда шуда аст.

Тавсиб ва татбиқи натиҷаҳои таҳқиқ. Натиҷаҳои асосии таҳқиқоти гузаронида шуда дар конференсиҳои байналмилалӣ илмӣ ва амалии Донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон (2014-2020), Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (2018) ва Донишгоҳи давлатии Хучанд ба номи академик Б.Ғафуров (2017-2020) гузориш дода шуданд.

Интишороти натиҷаҳои таҳқиқот. Таҳқиқоти рисолаи номзадӣ дар 13 корҳои илмӣ бо ҳаҷми умумии 4,5 ҷузъи ҷопӣ, ки аз он 6 мақола дар нашрияҳои Ҷамоҳангшудаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон нашр шуданд.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Рисола аз муқаддима, се боб, хулоса ва рӯйхати адабиёти истифодашуда аз 229 номгӯй иборат аст. Ҳаҷми кор 181 саҳифаи компютерӣ буда, аз 19 расм ва 22 ҷадвал иборат аст.

II. МҶҲАВОИ АСОСИИ КОР

Дар муқаддима мубрамияти мавзӯи тадқиқотро асоснок мекунад, ҳадаф ва вазифаҳои онро муайян мекунад, дараҷаи рушди масъаларо тавсиф менамояд, навоариҳои илмӣ ва соҳаи истифодаи амалиро муайян мекунад.

Дар боби якум, "**Асосҳои назариявӣ ва методологии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳо дар шароити иқтисоди бозорӣ**", фаъолияти инноватсионии корхонаҳо омӯхта шуда, механизму усулҳои идоракунии, хусусиятҳо

ва муаммоҳои идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таҳқиқ карда шудаанд.

Таҳқиқи бархӯрдҳои мухталифи тавсифи моҳияти истилоҳи “инноватсия” имкон дод, ки дар илми муосир оид ба тавсифи умумӣ мавриди омӯзиш ақидаҳои мухталиф мавҷуданд ва муносибати умумӣ ба таъриф таҳия карда нашудааст. Ҳангоми таҳлили сарчашмаҳои мавҷуда равишҳои асосии ин таъриф муайян карда шуданд: инноватсия ҳамчун маҳсулоти зеҳнӣ, инноватсия ҳамчун раванд, навоарӣ ҳамчун маҳсулот барои қонеъ кардани эҳтиёҷоти дорои самараи мусбӣ, навоарӣ ҳамчун раванде, ки арзиши нави истеъмолиро бо самараи муфид ба вучуд меорад. Ба ақидаи муаллиф, хусусияти аз ҳама муҳимтари истилоҳи «инноватсия» равиши чараёнҳои утилитарӣ мебошад, ки таҳти мафҳуми раванд, арзиши нави истеъмоли ва самараи муфидро дарбар мегирад. Дар асоси равиши мазкур аз ҷониби муаллиф шарҳи истилоҳи “инноватсия” таҳия шудааст, ки таҳти он бояд чараёни ҷорӣ намудани натиҷаи ниҳонии фаъолияти илмӣ фаҳмида шавад, ки ба дигаргунсозии фаъолияти иқтисодии корхона мусоидат мекунад, даромади иловагӣ оварда, афзалиятҳои рақобатиро ба вучуд меорад.

Тавсифи муаллиф аз таърифҳои мавҷуда бо он фарқ мекунад, ки навоариҳо ҳамчун чараёни ҷорикунии натиҷаи ниҳонии фаъолияти илмӣ баррасӣ карда мешаванд, ки тибқи назардошти он корхонаҳо на ҳамеша қобилияти ташкили фаъолияти илмиро доранд, аз ин рӯ, онҳо маҷбуранд инноватсияҳои мавҷударо ҷорӣ кунанд. Илова бар ин, концепсияи мазкур мақсад ва аҳамияти инноватсияро барои корхона инъикос мекунад.

Дар илми муосир истилоҳи “инноватсия”- ро на танҳо барои татбиқи навоариҳои илмӣ ва техникӣ, балки баҳри истифодаи шаклҳои нави пешбурди фаъолияти соҳибкорӣ, усулҳои нави фурӯши молҳо, ва хизматрасониҳо низ истифода мекунанд. Охирон ба хизматрасониҳои нақлиёти мусофиркашон низ дахл дорад, ки дар он хизматрасонӣ ё шаклҳои нави пешбурди тичорат навоарӣ метавонад бошад, агар онҳо аз сатҳи пешрафтаи технологӣ ё сифатҳои нави истеъмоли фарқ кунанд.

Ба ақидаи муаллиф, раванди инноватсионӣ тибқи қонуни асосии тараққиёти низом рушд мекунад, ки ҷаҳор марҳилаи рушдро фарқ мекунад: пайдоиш, ташаккул, камолот, тағйирот. Таҳия ва татбиқи равандҳои инноватсионӣ мустақиман бо фаъолияти инноватсионӣ вобаста аст.

Мафҳуми фаъолияти инноватсионӣ аҳамияти бисёрҷониба дорад, зеро он як навъи меҳнатест, ки бо тамоми марҳилаҳои давраи ҳаётии инноватсионӣ алоқаманд аст. Дар ин робита, дар адабиёти илмӣ тавсифҳои зиёди мафҳуми «фаъолияти инноватсионӣ» воমেҳӯранд. Муаллиф чунин мешуморад, ки таҳти фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ бояд раванди ташкил ё ҷустуҷӯ, азхудкунӣ, ҷорикунии хизматрасониҳо, технологияҳои нав ё такмил ёфта, шаклҳои ташкил ва идораи корхона, аз ҷумла маҷмӯи ҷораҳои илмӣ, технологӣ, ташкилӣ, молиявӣ ва тичоратӣ бо мақсади ба даст овардани афзалиятҳои рақобатӣ фаҳмида шавад. Ин тавсиф бо он далел асоснок карда мешавад, ки корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ минтақа асосан корхонаҳои хурд ё миёна буда, имконияти мустақилона таҳқиқот бурдан надоранд. Аз ин рӯ, корхонаҳои нақлиётӣ бо истифода аз коркардҳои тайёр онҳоро бо назардошти шароити маҳаллӣ озмуда, ба раванди технологӣ ворид намуда, ба истеъмолкунанда мерасонанд.

Дар шароити муосир муваффақияти фаъолияти инноватсионӣ аз бисёр ҷиҳат аз фаҳмидани зарурати тағйироте, ки ба он бояд равона карда шавад, бо назардошти ҳолат ва хусусиятҳои соҳаҳои татбиқи инноватсия, дар ҳолати мо, соҳаи нақлиёт вобаста аст. Хусусияти хидматрасониҳои нақлиётӣ дар он аст, ки ҳангоми пешниҳоди провайдери хидматрасонӣ тамоси мустақим бо истеъмолкунандаи ин хидмат ба амал меояд ва иҷрои босифати онҳо шартӣ асосии қонунгардонидани талаботи аҳоли мебошад. Аз ин рӯ, беҳтар кардани сифати хидматрасониҳои корхонаҳои нақлиётӣ тавассути татбиқи инноватсия яке аз вазифаҳои афзалиятноки ин корхонаҳо мебошад. Маҳсулоти нақлиётӣ дар ҳуди ҷараёни ҳамлу нақли бор пайдо ва истеъмол карда мешаванд, бинобар ин захираҳои бунёди намудани маҳсулоти нақлиётӣ зарур нест. Ин хусусияти муҳими маҳсулоти нақлиётӣ зарурати доштани захираҳои воситаҳои ҳаракатро муайян карда, навоариҳои технологӣ ва навоариҳоро дар сатҳи истифодаи воситаҳои нақлиёт муайян менамояд. Бо назардошти вазъи кунунии соҳаи нақлиёти автомобилӣ, самтҳои фаъолияти инноватсионӣ бо мақсади баланд бардоштани афзалиятҳои рақобатӣ ба ду гурӯҳ муттаҳид карда шудаанд: инноватсияҳои маҳсулотӣ барои таъмини интиқоли босифати мусофирон; навоариҳои технологӣ, ки ба ҷорӣ намудани навоариҳои техникӣ ва технологӣ бо дарназардошти истифодаи оқилонаи захираҳои мавҷуда бо мақсади беҳтар кардани сифати равандҳои бизнес равона карда шудаанд.

Ворид намудани инноватсияҳо ба фаъолияти корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ раванди мураккаб ва тӯлонӣ буда, таҳияи механизми ташкилӣ ва иқтисодиро талаб мекунад, ки барои дигаргунсозӣ ва рушди фаъолияти инноватсионӣ шароит фароҳам меорад.

Мафҳуми «механизми ташкилӣ ва иқтисодӣ» аз ҷониби бисёр иқтисодчиён ба назар гирифта шудааст, аммо муносибати ягона барои муайян кардани моҳияти истифода таҳия карда нашудааст. Муаллиф чунин мешуморад, ки дар доираи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии ширкати нақлиётӣ мусофиркашон бояд як маҷмӯи амалҳои таҳияшуда ва сохтори дар асоси истифодаи маҷмӯи усулҳо, воситаҳо ва фишангҳои ташкилию иқтисодӣ асос ёфтаро фаҳмид, ки имкон медиҳад, ки тағйиротҳои зарурӣ дар дохили корхона, ки ба дигаргуниҳои инноватсионии он равона шудаанд, татбиқ карда шавад.

Механизмҳои рушди инноватсионӣ, ки дар рисолаи илмӣ баррасӣ карда шудааст, нишон доданд, ки барои ягон корхона механизми ягонаи рушди инноватсионӣ вучуд надорад. Ҳар як субъекти соҳибкорӣ бо назардошти шароити фаъолият, вазъи бозор, дастгирии молиявӣ, таҷрибаи татбиқи инноватсияҳо, мавҷудияти мутахассисони ин соҳа ва дигар шароитҳо механизми рушди инноватсияи худро таҳия менамояд. Дар асоси таҳлили механизмҳои баррасишудаи рушди инноватсионӣ муаллиф талаботи асосии таҳияи механизми идоракунии рушди инноватсияро дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон муайян мекунад.

Нақшаи пешниҳодшудаи сохторӣ-мантиқии механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон дар расми 1 нишон дода шудааст.

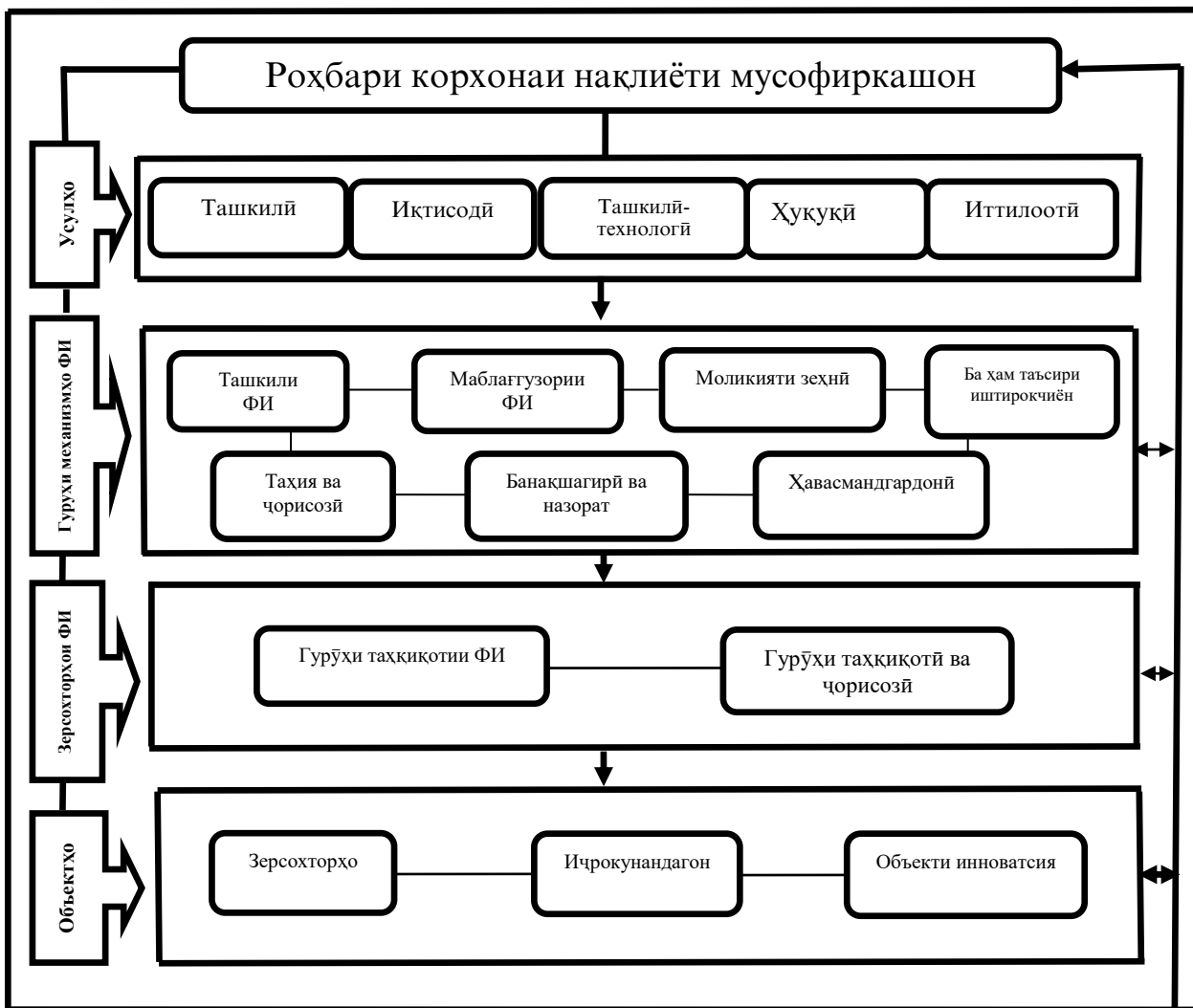
Муайян намудани рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон

Расми 1 – Нақшаи сохторӣ-мантиқии механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон (аз ҷониби муаллиф таҳия гардидааст)

Умуман, механизми идоракунии инноватсияҳо аз рӯи табиати худ сохтори мураккаб дорад, зеро он ду механизмро муттаҳид менамояд: ташкилӣ ва иқтисодӣ.

Дар расми 2 модели умумии механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркаш нишон дода шудааст.

Муаллиф чунин мешуморад, ки механизми ташкилӣ ва иқтисодии ташаккули идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ алгоритми мутамаркази амалҳо, усулҳо, воситаҳо ва фишангҳо дорад, ки татбиқашон ба гузариш ба сатҳи нави рушд мусоидат мекунад ва рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонро дар айни замон ва дар оянда афзоиш медиҳад.



Расми 2 - Нақшаи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонии автомобилӣ (таҳияи муаллиф).

Дар боби дуюм, **"Ҳолати кунунӣ ва рушди системаи идоракунӣ фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон"**, вазъ ва рушди хизматрасониҳои нақлиётро ба аҳоли дар вилояти Суғд баррасӣ ва таҳлил мекунад, омилҳоеро, ки ба самаранокии идоракунӣ инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон таъсир мерасонанд, омӯхта, моделсозии иқтисодӣ ва математикии дастгирии идоракунӣ инноватсиониро пешниҳод мекунад фаъолият дар корхонаҳои нақлиёти мусофирбар.

Дар рисолаи мазкур муаллиф қайд кардааст, ки вазъият ва рушди нақлиёти автомобилии мусофиркашон ба рушди иҷтимоию иқтисодии минтақаҳо ва дар маҷмӯъ кишвар таъсири назаррас мерасонад, зеро он зиёда аз 98%-и интиқоли мусофиронро иҷро мекунад. Системаи нақлиёти вилояти Суғд нисбат ба ММД ва МММ рушднопазиртар аст. Дар муддати солҳои 2014 ва 2019 суръати рушди нақлиёт аз суръати афзоиши МММ ақиб мондааст. Рушди соҳаи нақлиёт дар вилояти Суғд аз рушди ин соҳа дар ҷумҳурӣ қафо мондааст. Аз ҷониби муаллиф муайян намуда шудааст, ки ҳиссаи хизматрасониҳои нақлиётӣ дар МММ-и вилояти Суғд дар давраи солҳои 2014-2019 ба 17 % коҳиш ёфтааст. Дар соли 2019 ҳиссаи ҳадамоти нақлиёт 11,3%-и МММ-ро ташкил дод. Чунин тамоюл ба ҳисоби миёна дар давраи солҳои 2014-2019 дар ҷумҳурӣ ба мушоҳида мерасад, ки ҳиссаи нақлиёт дар ММД ба 5 банди фоизӣ коҳиш ёфт. Соли 2019 ҳиссаи нақлиёт дар ММД 9%-ро ташкил дод. Дар қаламрави вилояти Суғд 76 корхонаи нақлиёти автомобилӣ ҷой

гиронида шудаанд, ки ҳайати ҳаракаташон 39,3%-и дастрасии воситаҳои нақлиёт дар ҷумҳуриро ташкил медиҳад. Ҳиссаи мусофиркашонӣ тавассути роҳи автомобилгарди вилояти Суғд дар сохтори ҳамлу нақли бор дар ҷумҳурӣ то 30% - ро ташкил медиҳад.

Таҳлили хидматрасонии нақлиётӣ ба аҳолии вилояти Суғд нишон дод, ки интиқоли мусофирон тавассути ҳамаи намудҳои нақлиёт дар давраи аз соли 2014 то 2019 20% ё тақрибан 30 миллион нафар зиёд шудааст ва дар соли 2019 177,2 миллион нафарро ташкил дод. (Ҷадвали 1).

Тибқи маълумоти ҷадвали 1, динамикаи интиқоли мусофирон тавассути роҳи оҳан тамоюли доимӣ дорад; дар соли 2019 ҳамагӣ 0,04 миллион мусофир интиқол дода шуд, ки ин 133%-и нишондиҳандаҳоро дар соли 2014 ташкил медиҳад. Бояд қайд кард, ки интиқоли аҳоли тавассути нақлиёти ҳавоии истифодаи умумӣ то соли 2015 0,3 миллион нафарро ташкил дод ва аз соли 2015 то соли 2019 то 0,2 миллион нафар, ё 33% коҳиш ёфт.

Ҷадвали 1

Динамикаи мусофиркашонӣ тавассути нақлиёти вилояти Суғд барои солҳои 2013-2018 (млн. нафар)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 к 2014,%
Ҳама мошинҳо	148	150,3	155,8	170,1	180,7	177,2	120
аз он ҷумла:							
нақлиёти заминӣ	147,7	150	155,6	169,9	180,7	177,1	120
аз ҷумла:							
бо роҳи автомобилгард	147,7	150	155,5	169,8	180,5	177	120
аз ҷумла:							
нақлиёти байналмилалӣ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	2 маротиба
роҳи оҳан	0,03	0,03	0,03	0,05	0,04	0,04	133
ҳавопаймӣ	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	67

Ҳисоб карда шудааст: Маҷмӯаи солонаи омили вилояти Суғд // Бюллетени оморӣ. - Душанбе, АОНП ҚТ, 2020.- с. 231

Идоракунии хизматрасонии нақлиётӣ ба аҳолии вилояти Суғдро Корхонаи воҳиди давлатии “Хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ ва логистикӣ” амалӣ менамояд, ки фаъолиятҳо босуръат рушд мекунад. Ҳаҷми мусофиркашонӣ дар давраи аз соли 2014 то 2019 30 % афзуда, дар соли 2019 ҳамагӣ 173678 ҳазор нафарро ташкил дод. Муомилоти мусофирҳо дар ҳамаи давра 69% афзуд.

Шумораи корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ дар соли 2019 ба 1 адад нисбат ба соли 2014 ё 44 адад зиёд шуд. Динамикаи мусбӣ дар афзоиши шумораи автобусҳо ба назар мерасад, дар соли 2019 нисбат ба соли 2014 154 адад зиёд шуд. Теъдоди мошинҳои сабукрав дар корхона ба таври назаррас афзуда, теъдоди онҳо ду баробар афзудааст ва дар соли 2019 826 адад шуд, дар ҳоле, ки соли 2014 ҳамагӣ 404 адад мошинҳои сабукрав буданд.

Таҳлили ҷойгиршавии корхонаҳои нақлиётӣ дар қаламрави вилояти Суғд нобаробарии ҷойгиршавии корхонаҳоро ошкор кард, қисми асосии корхонаҳо дар маркази вилояти ноҳияҳо ҷойгир шудааст. Нобаробарӣ дар самаранокии истифодаи як воситаи нақлиёт ва самаранокии фаъолияти ширкатҳои нақлиёт низ ба назар мерасад. Тамоюлҳои манфии ошкоршуда ба сифати хизматрасонии нақлиёт барои аҳоли таъсири манфӣ мерасонанд.

Дар рисола таҳлили SWOT- хизматрасонии нақлиётӣ ба аҳоли дар вилояти Суғд гузаронида шудааст (Чадвали 2).

Дар рисола натиҷаҳои таҳлили SWOT имкон доданд, ки муаммоҳои афзалиятнок нишон дода шаванд ва ҳалли онҳо дар оянда татбиқ карда шавад, инчунин имкон дода шудааст, ки самтҳои фаъолияти мақомоти идоракунии нақлиёт барои рушди системаи таъминоти нақлиёти хизматрасонӣ ба аҳолии вилояти Суғд муайян карда шаванд. Илова бар ин, натиҷаҳои мазкур ба муаллиф имкон доданд, ки ду самти навовариро муайян намояд: баланд бардоштани сифати хизматрасониҳо дар хатсайрҳо; баланд бардоштани самаранокии ташкили технологияҳои интиқоли мусофирон ва рушди базаи истехсолӣ-техникии корхонаи нақлиёти мусофиркашон.

Чадвали 2

Натиҷаҳои таҳлили SWOT хизматрасониҳои нақлиётӣ дар вилояти Суғд

Тарафҳои қавӣ	Имкониятҳои мусоид
<ul style="list-style-type: none"> - Қалби маблағҳои молиявӣ тавассути таблиғи беруна дар васоити нақлиёт; - пешкаши хизматрасонӣ оид ба хизматрасонии техникӣ ба автомобилҳои аҳоли ва шахсони ҳуқуқӣ; - ҷуброни тадбирҳои иҷтимоӣ аз буҷети шаҳр барои дастрасии хизматрасониҳои нақлиётӣ ба аҳоли (интиқоли мусофирони имтиёзнок); - ташкили нақлиёти фармоишӣ тибқи нархи бозор. 	<ul style="list-style-type: none"> - ҷорӣ намудани системаи ягонаи чиптаҳо; - хариди воситаҳои ҳаракаткунанда тавассути хариди лизинг ва механизмҳои қарзӣ; - конёгардонии талаботи аҳоли ба хизматрасониҳои баландсифат; - баланд бардоштани зудҳаракатии нақлиёти аҳоли; - ҷорӣ намудани системаи автоматизатсияи дастгирии диспетчерии «ГЛОНАСС».
Тарафҳои заиф	Таҳдидҳо
<ul style="list-style-type: none"> - таъмин набудани корхонаҳо бо пойгоҳи истехсолӣ ва техникӣ; - ташкили ғайриқаноатбахши нигоҳдорӣ ва таъмири ҷорӣ ҳайати нақлиёти ҳаракаткунанда; - нокифоягии шабакаи хатсайрҳо бо автобусҳо; - ташкили бемасъулияти воситаҳои ҳаракат дар хатсайрҳо; - дуруст муайян накардани хатсайрҳои паркҳои (филиалҳои) мусофирон; - сохтори бесамари паркҳои мусофирон ва набудани трейлерҳо ва нимтрейлерҳо; - истифодаи нокифояи шаклҳо ва усулҳои пешқадами ташкил дар истгоҳҳои автобусҳо ва истгоҳҳои мусофиркашон; - сохтори бесамари паркҳои мусофиркашон ва набудани трейлерҳо ва нимтрейлерҳо; - истифодаи нокифояи шаклҳо ва усулҳои пешқадами ташкил дар истгоҳҳои автобусҳо ва истгоҳҳои мусофиркашон; - набудани шаклҳо ва усулҳои пешқадами ташкили идоракунӣ - набудани фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳо 	<ul style="list-style-type: none"> - баланд бардоштани нарх ба маводи сӯзишворӣ, рағғанҳои молиданӣ, қувваи барқ ва қисмҳои эҳтиётӣ; - сатҳи баланди автомобилгардонии аҳолии шаҳр; - кам будани диққат ба фаъолияти маркетингӣ дар ҳалли мушкилоти нақлиёти ҷамъиятӣ; - мавҷуд набудани заминаи меърию ҳуқуқӣ барои ҳамлу нақли мусофирон ва бағоч; - таъмини дастгирии батадрич барои бехатарии мусофирон; - баланд шудани меъри фоида аз амалиёти лизинг; - набудани таҳлили маълумоти омори оид ба талаботи воқеии аҳоли ба нақлиёт.

Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки фаъолияти инноватсионии корхонаҳои амалкунандаи нақлиёти автомобилӣ дар вилояти Суғд дар роҳи нахуст қарор

гирифта, бо суръати нокифоя рушд карда истодааст. Аз тарафи муаллиф, натиҷаҳои пурсиши роҳбарон ва мутахассисони корхонаҳои нақлиёти вилояти Суғд, ки сабабҳои асоси сатҳи мавҷудбудаи пасти фаъолияти инноватсиониро нишон медиҳанд, низ инро гувоҳӣ медиҳанд. Муаллиф дар асоси пурсиш сабабҳои асосии ташаккул ва рушди фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилро муайян кардааст. Коршиносон сабабҳои зеринро номбар карданд: а) мавҷуд набудани механизмҳои самараноки такмил додани раванди инноватсионӣ (85% корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ пурсидашуда); б) набудани имкониятҳо (15,00%) барои таҳияи ва татбиқи технологияҳои инноватсионӣ, инчунин талаботи номатлуб ба корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар самти такмил додани фаъолияти инноватсионӣ ва баланд бардоштани рақобатпазирии онҳо дар шароити амиқгардонии муносибатҳои бозорӣ таъкид мекунад.

Дар байни омилҳои, ки рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофирбарро тавсиф мекунад, бояд ба иқтидори илмӣ ва кадрӣ мақоми махсус дода шавад. Аз ин рӯ, ташаккули самтҳои афзалиятноки рушди корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонӣ таъсиси фазои ягонаи инноватсиониро дар асоси ҳамкориҳои тамоми корхонаҳо ва ташкилотҳои соҳаи нақлиёт – корхонаҳои нақлиёти роҳи автомобилгард, муассисаҳои илмӣ-таҳқиқотӣ, муассисаҳои таҳсилоти олии касбӣ ва мақомоти ҳокимияти маҳаллӣ ва худидоракунии пешбинӣ намояд.

Ба гуфтаи муаллиф, идоракунии фаъолияти инноватсионии як корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон бояд дар асоси менеҷменти инноватсионӣ ба роҳ монда шавад. Дар баробари ин, дар идоракунии фаъолияти инноватсионӣ нақши махсус ба зиммаи роҳбарони корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон гузошта шудааст. Азбаски фаъолияти инноватсионӣ бо хавфҳои зиёд алоқаманд аст, бинобар ин, таҳияи ва татбиқи стратегияи рушди фаъолияти инноватсионӣ, дарёфти манбаъҳои татбиқи онҳо ба зиммаи роҳбарон вогузор карда мешавад.

Дар рисолаи мазкур таҳлили нақшаҳои мавҷудаи интиқоли мусофирон дар хатсайрҳо нишон дода шудааст, ки хатсайрҳои мавҷуда бо назардошти талаботи замони таҳия ва беҳтар карда нашудаанд. Дар чунин шароити амалкунӣ зарурати модернизатсияи технологияи пешниҳоди хизматрасониҳои мусофиркашон бо мақсади беҳтар кардани сифати онҳо ва қонеъ сохтани эҳтиёҷоти аҳоли ба миён омадааст.

Дар қори диссертатсионӣ қайд шудааст, ки дар амалия ва назария модели ягонаи идоракунии инноватсия вучуд надорад. Бо истифода аз вазифаҳои асосии идоракунии инноватсия, ки яке аз онҳо моделсозии иқтисодӣ ва математикӣ мебошад, корхонаи нақлиёти мусофиркашон бояд модели инфиродии ҷараёни инноватсиониро ташаккул диҳад. Аз тарафи дигар, дар оянда моделҳои иқтисодиёти математикии равандҳои инноватсионӣ бояд яке аз унсурҳои асосии воситаҳои иқтисодӣ бошанд, ки дар амалияи ташкили оқилонаи фаъолияти инноватсионӣ, арзёбӣ ва таҳлили самаранокии он истифода мешаванд. Ба ақидаи муаллиф, фаъолияти инноватсионии ширкати нақлиёти мусофиркашон ба баланд бардоштани самаранокии равандҳои нақлиётӣ нигаронида шудааст. Моделсозии равандҳои нақлиётӣ бештар ба ҳалли ин масъала мусоидат менамояд. Истифодаи асбобҳои иқтисодӣ ва математикӣ эътибори қарорҳои иқтисодии қабулшударо афзоиш медиҳад ва рушди навовариро пешгӯӣ мекунад. Муаммои раванди моделсозии иқтисодӣ ва риёзӣ дар заминаи муносибати систематикӣ ва истифодаи технологияҳои муосир барои муайян ва пешгӯии талаботи аҳоли ба хизматрасонии

корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар асоси омилҳои муайянкунандаи самаранокии идоракунии фаъолияти инноватсионии онҳо ҳал карда мешавад.

Дар рисола муаллиф пешгуи ҳаҷми ҳаракатро аз ҷониби корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд дар назди шаҳрҳои байнишаҳрӣ, байнишаҳрӣ ва алоқаҳои байналмилалӣ барои давраи то соли 2030 таҳия кардааст. Ғайр аз ин, дар диссертатсия моделсозии иқтисодӣ ва риёзӣ дар бораи талаботи аҳоли ба хизматрасонии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд дар ду марҳила гузаронида шудааст. Дар марҳилаи аввал 13 омил муайян карда шуд, ки ба эҳтиёҷоти аҳоли ба хизматрасониҳои корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар минтақа таъсир мерасонанд, ки дар асоси онҳо таҳлили бисёрсолаи гуногун ва таҳлили регрессивӣ-коррелятсионии моделҳои зерин сохта шудаанд:

1. Модели иқтисодию риёзии ҳамлу нақли умумии мусофирон дар вилояти Суғд пас аз бартараф намудани омилҳои ғайримуқаррарӣ чунин шакл дорад:

$$Y_1 = -78,4402 + 0,072075 * X_1 + 0,00819 * X_2 - 0,0044 * X_3 + 1,106481 * X_4 \quad (1)$$

ки дар инҷо

Y_1 - ҳаҷми умумии кашонидан тавассути нақлиёти мусофиркашон; миллион нафар;

X_1 - шумораи аҳолии минтақа, ҳазор нафар;

X_2 - музди миёнаи меҳнат, сомонӣ;

X_3 - ҳаҷми савдо ба сари аҳоли, сомонӣ / нафар;

X_4 - зичии шабакаи роҳҳои автомобилӣ, км / 100 кв. км

2. Модели иқтисодию риёзии ҳаҷми хизматрасониҳои ҳамлу нақли дохили шаҳрии нақлиёт тавассути нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд пас аз бартараф намудани омилҳои ғайримуқаррарӣ чунин шакл дорад:

$$Y_2 = -90,52 - 0,0062 * X_1 + 0,10134 * X_2 + 0,22062 * X_3 - 0,33176 * X_4 \quad (2)$$

ки дар ин ҷо

Y_2 - ҳаҷми хизматрасониҳои дохили шаҳрии мусофиркашонӣ, миллион нафар;

X_1 - аҳолии шаҳрӣ, ҳазор нафар;

X_2 - музди миёнаи меҳнат, сомонӣ;

X_3 - шумораи мошинҳои инфиродӣ ба 1000 нафар;

X_4 - шумораи донишҷӯён, ҳазор нафар

3. Модели иқтисодию риёзии хизматрасониҳои ҳамлу нақли берун аз шаҳр тавассути нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд пас аз бартараф намудани омилҳои ғайри муқаррарӣ чунин шакл дорад:

$$Y_3 = -1228,229 - 1,63841 * X_1 + 0,19829 * X_2 + 0,32559 * X_3 - 0,13167 * X_4 \quad (3)$$

ки дар ин ҷо

Y_3 - ҳаҷми хизматрасонии мусофиркашонии берун аз шаҳр, миллион нафар;

X_1 - аҳолии деҳот, ҳазор нафар;

X_2 - музди меҳнат дар соҳаи кишоварзӣ, сомонӣ;

X_3 - шумораи мошинҳои инфиродӣ ба 1000 нафар аҳоли;

X_4 - шумораи автобусҳо, адад;

Татбиқи моделҳои иқтисодии математикии таҳияшуда бо баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои мусофиркашонӣ алоқаманд аст, ки бештар аз сатҳи идоракунии рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиётӣ вобаста аст. Ғайр аз ин, сохтани моделҳои иқтисодӣ ва математикии унсурҳои гуногуни фаъолияти инноватсионӣ на танҳо василаи нави таҳқиқи ин фаъолиятро таъмин мекунад, балки ба такмили усулҳои моделсозии иқтисодӣ ва математикӣ, ташаккул ёфтани (мутобиқи нақши муҳими навоариҳо дар рушди иқтисодӣ) як баҳши нави мустақили иқтисоди математикӣ бевосита ба муаррифӣ ва таҳлили равандҳои инноватсионӣ мусоидат мекунад.

Дар боби сеюм, "Самтҳои асосии рушди механизми идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиётӣ мусофиркашон" роҳҳои такмили механизми идоракунии фаъолияти инноватсиониро дар корхонаҳои нақлиётӣ мусофиркашон пешниҳод менамояд.

Дар айни замон, дар шароити рақобати рӯзафзун торафт диққат ба таҳияи стратегияҳо аз ҷониби тичорат босуръат меафзояд. Стратегияи инноватсионӣ тавассути ҷорӣ намудани навоариҳо ба корхонаҳои нақлиётӣ мусофиркашон имкон медиҳад, ки рушди устувори иқтисодиро таъмин намуда, рақобатпазирии хизматҳои пешниҳод кардашонро баланд бардоранд.

Аз тарафи муҳаққиқ равишҳои гуногуни муайян кардани мафҳуми "стратегия" баррасӣ шуда, барои нақшагирии стратегӣ ҷойи махсус дода шудааст. Муаллиф чунин меҳисобад, ки стратегия як намунаи умумии амалиётест, ки барои ноил шудан ба ҳадафҳои дарозмуддат тавассути ҳамоҳангсозӣ ва тақсимоли захираҳои ширкат заруранд. Аслан, стратегия маҷмӯи қоидаҳоест барои қабули қарорҳое, ки ташкилот дар фаъолияти худ роҳнамоӣ мекунад.

Дар асоси таҳлили гуногунии стратегияҳои инноватсионии рафтори корхона муаллиф онҳоро ба ду гурӯҳи калон муттаҳид карда аст: стратегияи рафтори фаъолнаи инноватсионӣ ва стратегияи пассивона пайравӣ кардани бозори инноватсионӣ. Ба гуфтаи муаллиф, барои ширкатҳои нақлиётӣ мусофиркашон аз намудҳои мавҷудаи стратегияҳои инноватсионӣ чунин стратегия лозим аст, ки бо такмили равандҳои нақлиётӣ автомобилӣ, васеъ кардани доираи фаъолияти соҳибкорӣ ва баланд бардоштани самаранокии фаъолияти онҳо дар шароити муосир алоқаманд аст.

Дар рисола муаллиф қайд мекунад, ки ҳангоми таҳияи стратегияи инноватсионӣ, бояд хусусияти навоариҳоро, ки бо номуайяни тавсиф мешаванд, ба назар гирифтани зарур аст. Ба ибораи дигар, дақиқ пешгӯӣ кардан ғайри имкон аст, ки истеъмолкунандагон барои навоариҳо ё навсозии хизматҳо чӣ гуна муносибат хоҳанд дошт ва оё ин навоарӣ дар бозор тақозо хоҳад шуд. Ҳамзамон, барои ворид шудан ба хизматрасонии нав ба корхона лозим аст, ки мошинҳои мавҷудаашро таъмир кунад ё аз қор барорад ё навашро дастрас кунад. Ҷорӣ намудани тағйирот дар технологияи раванди нақлиёт инчунин ба даст овардани технология ё таҷҳизоти нави компютерӣ ва истифодаи таъминоти барномавиरो дар бар мегирад.

Ғайр аз он, дар рисолаи илмӣ муаллиф чунин мешуморад, ки яке аз шартҳои муҳими таҳия ва татбиқи стратегияҳои инноватсионӣ интиҳоби стратегия дар муносибатҳои ҳатмӣ бо стратегияҳои асосӣ мебошад. Стратегияи асосӣ бояд алоқаи дигар стратегияҳои ширкати нақлиётӣ мусофиркашонро бо мақсаду вазифаҳои стратегияи инноватсионии инъикос намояд. Чунин бархӯрд қабули

қарори дурустро дар самти рушди инноватсионӣ бо назардошти омилҳои вақт, номуайяни ва хавф таъмин мекунад.

Ба ақидаи муаллиф, стратегияи асосии таҳияшуда бояд ба барномаҳои мушаххаси бахшҳои сохтори корхонаи нақлиёти мусофиркашон асос ёбад. Барнома бояд хусусияти фаъолияти шӯъба, ҳаҷм ва хусусияти иштироки он дар раванди инноватсиониро инъикос намояд ва дар ин асос маҷмӯи барномаҳо дар самтҳои гуногун таҳия карда мешавад: маркетинг, ташкилӣ, техникӣ, молиявӣ ва иқтисодӣ ва ғайра. Бо истифодаи барномаҳои функционалӣ самтҳои стратегияи умумии рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон муайян карда шуда, намуди стратегия интихоб карда шуд.

Дар рисола муайян карда шудааст, ки ташкили татбиқи стратегияи рушди инноватсионӣ таҳияи нақшаҳо ё барномаҳои татбиқи стратегияро дар бар мегирад. Дар рисола тавсия дода мешавад, ки системаи барномаҳо барои татбиқи стратегияи корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар ду сатҳ иҷро гардад: 1) барнома барои давраи муайяни вақт; 2) барномаи муфассали стратегӣ, ки татбиқи стратегияи корхонаро инъикос мекунад.

Муаллиф чунин мешуморад, ки ба нақшагирии стратегӣ дар фаъолияти корхонаҳои миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз сабаби набудани таҷрибаи кофӣ мутахассисони баландихтисос дар соҳаи ба нақшагирии стратегӣ мебошад. Дар робита ба ин, тавсия дода мешавад, ки таҳияи стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон якҷоя бо ширкатҳои консалтингӣ гузаронида шавад, ки ба мутахассисони ширкати нақлиёти мусофиркашон таҷрибаи гузарондани тадқиқоти стратегиро фароҳам меорад ва донишҷӯи хусусиятҳои фаъолияти корхона имкон медиҳад стратегияи мувофиқ барои рушди инноватсионӣ таҳия карда шавад.

Дар рисола сохтори умумии нақшаи стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон пешниҳод карда мешавад, ки тамоми соҳаҳои рушди инноватсионии онҳоро, ки ба муносибатҳои сабабӣ-натичавӣ асос ёфтаанд ва мувозинати мақсадҳо ва нишондиҳандаҳои ноил шуданро доранд.

Муаллиф дар рисола қайд мекунад, ки гузариш ба роҳи инноватсионии рушд на танҳо тағиротро дар равандҳои истеҳсоли ё нақлиётӣ, балки модернизатсияи технологияҳоро барои идоракунии фаъолияти инноватсионии субъектҳои соҳибқарӣ дар бар мегирад. Идоракунии инноватсионӣ иҷрои нақшаи стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонро таъмин менамояд. Хусусият дар он аст, ки чорабиниҳои ба нақша гирифтаи рушди инноватсионӣ бо иҷрокунадагони бахшҳои гуногуни корхона алоқаманданд. Дар робита ба ин, таъсис додани гурӯҳи қарӣ аз ҳисоби намоёндагони шӯъбаҳои гуногун тавсия дода мешавад, ки вазифаи онҳо иҷрои чорабиниҳои марбут ба воҳиди сохториро дар бар мегирад. Аз ин рӯ, сохтани сохтори оптималӣ ва роҳандозии муносибатҳои байни шӯъбаҳо яке аз вазифаҳои асосии ташкили идоракунии инноватсия мебошад.

Дар диссертация муаллиф раванди умумии идоракунии рушди инноватсиониро ба зерравандҳо тақсим мекунад, ки як намуди муайяни фаъолиятро дар самти татбиқи инноватсияҳо дар фаъолияти ширкати мусофиркашонӣ инъикос мекунад. Дар расми пешниҳодшудаи 3 аз ҷониби муаллиф модели раванди идоракунии инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон пешниҳод шудааст.



Расми 3 - Модели сохторӣ-мантиқии ҷараёни идоракунии инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон (таҳия аз ҷониби муаллиф)

Дар рисолаи илмӣ мақсадҳо ва вазифаҳои ҳар як зерравандро асоснок карда шудааст. Дар маҷмӯъ, ҳама зерравандҳо системаи идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонро ташкил медиҳанд. Умуман, сохтани модели идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ ба мо имконият медиҳад, ки раванди идоракунии рушди инноватсионии онро тасаввур кунем. Қайд кардан муҳим аст, ки дар модели пешниҳодшуда зерравандҳои мақсаднок бо пай дар ҳамӣ мантиқ ва бо ҳам алоқаманданд. Натиҷаҳои ҳар як зерраванд барои оғози зерраванди навбатӣ асос мебошанд. Дар маҷмӯъ, ин равиш имкон медиҳад, ки тағироти заруриро ворид карда шавад ва нақшаи стратегияи рушди инноватсиониро ислоҳ намуда шавад.

Дар рисола муаллиф қайд мекунад, ки барномаи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд чунин рӯйхати вазифаҳои афзалиятнокро дар бар мегирад:

- фароҳам овардани шароит барои таъмини сатҳи хизматрасонии аз ҷиҳати иҷтимоӣ кафолатёфтаи хизматрасонии нақлиётӣ ба аҳоли дар хизматрасонии автобусҳои шаҳрӣ, назди шаҳрӣ ва байнишаҳрӣ, инчунин баланд бардоштани сифати онҳо;

- баланд бардоштани даромаднокии хизматрасонӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ дар асоси татбиқи сиёсати нархгузори иҷтимоӣ, инчунин истифодаи самараноки захираҳои молиявии аз бучаи давлатӣ ҷудошаванда.

- ҷорӣ намудани технологияҳои муосири инноватсионӣ, ки рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонро дар бозори хизматрасонӣ дар асоси риоя кардани санадҳои меъёриву ҳуқуқӣ, танзиму фаъолият ва рушди системаи нақлиёти мусофиркашон ва сиёсати ҷорикунӣ тариф, инчунин идоракунии ҷараёнҳои молиявӣ, фаъолияти оптималии пешгӯишавии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон.

Дар асоси гуфтаҳои боло самтҳои афзалиятноки рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва тавсия дода мешаванд:

1. Рушди заминаи меъёриву ҳуқуқии татбиқи фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон;

2. Таҳия ва татбиқи механизми дурандешӣ ва нақшагирии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва идоракунии ҳамлу нақли нақлиёти мусофирбар, инчунин такмил додани механизми нархгузорӣ ба хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон;

3. Татбиқи системаи муосири ташкили идоракунии технологияҳои ҳамлу нақл, равандҳои инноватсионӣ ва логистикӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ;

4. Баланд бардоштани эътимоднокии кори ҳайати ҳаракат дар хатсайрҳои автобус ва оптимизатсияи сохтори онҳо бо назардошти ҳаҷми гардиши мусофирон;

5. Такмил додани сатҳи ташкилию техникий корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва рақобатпазирии онҳо дар бозори хизматрасонии нақлиёти мусофирбар;

6. Ташаққули инфрасохтори оптималии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва такмили системаи таъминоти моддию техникий онҳо ва ғайра.

Самтҳои афзалиятноки муайяншуда дар Барномаи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон инъикос ёфтаанд. Дар барномаи пешниҳодшуда, ҳар як бахш аз самтҳои афзалиятнок тадбирҳо ва амалҳоеро дар бар мегирад, ки татбиқи онҳо барои ноил шудан ба ҳадафҳои стратегии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон, инчунин мӯҳлати татбиқи ҷорабиниҳо ва иҷрокунандагон мусоидат мекунанд.

Дар рисола муаллиф системаи нишондиҳандаҳои арзёбии самаранокии татбиқи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонро пешниҳод менамояд, ки аз се қисм иборат аст:

1. Арзёбии ҳароҷоти иловагии корхонаи нақлиёти мусофиркашон барои татбиқи инноватсияҳо;

2. Арзёбии самаранокии сармоягузорӣ дар рушди инноватсионии мусофиркашонии корхонаҳои нақлиётӣ;

3. Арзёбии таъсири навоарӣ ба нишондиҳандаҳои иқтисодии корхонаҳои нақлиётӣ мусофиркашон.

Бо назардошти муносибати интихобшуда, методологияи баҳодихӣ ба самаранокии татбиқи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон пешниҳод карда мешавад (Ҷадвали 3).

Ҷадвали 3

Методологияи баҳодихӣ ба самаранокии татбиқи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон

Нишондиҳандаҳо	Формулаи ҳисобкунӣ	Маҳдуд ё вектор
Арзёбии хароҷоти иловагии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон барои татбиқи инноватсияҳо		
Хароҷоти иловагӣ барои корҳои муҳандисӣ (ДЗик)	$\sum ДЗ_{ик}$	(Зик.доп + Зм.доп + Зо.доп + Зсб.доп + Зперс.доп)/ Сс<0,7
Хароҷоти иловагӣ барои захираҳои моддӣ (ДЗм)	$\sum ДЗ_{м}$	
Хароҷоти иловагӣ барои хариди таҷҳизоти нав(ДЗнт)	$\sum ДЗ_{нт}$	
Хароҷотҳои вобаста ба татбиқи хизматрасониҳои нав(ДЗсб)	$\sum ДЗ_{сб}$	
Хароҷотҳо барои киро кардани коргарони нав (ДЗнс)	$\sum ДЗ_{нс}$	
Арзёбии самаранокии сармоягузорӣ дар рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон		
Афзоиши доройҳои ғайримоддӣ	$\frac{НА_1 - НА_0}{З_и} * 100\%$	Уна, Упр, Ув, Учд, Ув.ср → max
Афзоиши фоидаи корхона	$\frac{П_1 - П_0}{З_и} * 100\%$	
Афзоиши фуруши хизматрасониҳо	$\frac{Р_1 - Р_0}{З_и} * 100\%$	
Афзоиши даромади соф	$\frac{(П_1 - П_0) + (А_1 - А_0)}{З_и} * 100\%$	
Афзоиши ҳосилнокӣ	$\frac{В_1 - В_0}{З_и} * 100\%$	
Арзёбии таъсири навоарӣ ба нишондиҳандаҳои иқтисодии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон		
Суръати рушди нерӯи инноватсионӣ	$((ИП_1 - ИП_0) / ИП_0) \times 100\%$	Тпр.пч > Тпр.р > Тпр.ип > Тпр.ак > Тпр.п > 100 %
Суръати афзоиши фоидаи софи корхона	$((ПЧ_1 - ПЧ_0) / ПЧ_0) \times 100\%$	
Суръати афзоиши фуруши хизматрасониҳо	$((Р_1 - Р_0) / Р_0) \times 100\%$	
Суръати афзоиши доройҳои корхона	$((АК_1 - АК_0) / АК_0) \times 100\%$	
Суръати афзоиши ҳосилнокии меҳнат	$((ПТ_1 - ПТ_0) / ПТ_0) \times 100\%$	

Манбаъ: аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст

Ба ақидаи муаллиф, методологияи тавсияшудаи арзёбии таъсири навоарӣ ба рушди самаранокии корхонаи нақлиёти мусофиркашон пас аз фосилаи муайяни вақт, инчунин пас аз иҷрои нақшаи стратегияи рушди инноватсионии корхона татбиқ карда мешавад.

Ҳамин тариқ, ин равиш робита ва ҳамбастагии идоракунии инноватсияро бо фаъолияти ҷорӣ корхонаи нақлиёти мусофиркашон инъикос мекунад, яъне афзоиши фоидаи корхона бояд нисбат ба афзоиши даромади хизматрасониҳои нақлиёт бо суръати тезтар сурат гирад.

III. ХУЛОСА

А) НАТИҶАҶОИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТИ ДИССЕРТАТСИОНӢ

1. Дар айни замон сиёсати давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон, пеш аз ҳама, ба баланд бардоштани сифати зиндагии аҳоли нигаронида шудааст ва яке аз самтҳои муҳими ҳалли ин масъала таъмини аҳоли бо хизматрасонии нақлиёти мусофиркашонии сифатан нав мебошад, ки беҳтар намудани кори корхонаҳои амалкунандаи нақлиёт автомобилӣ мусофиркашонро талаб мекунад. Ба андешаи муаллиф, гузаштан ба сатҳи сифатан нави хизматрасонӣ ба аҳоли бо тағйирёбии ҳолати техникӣ ва равандҳои технологӣ алоқаманд аст, ки ҷорӣ намудани технологияҳои инноватсиониро пешакӣ муайян мекунад ва самаранокии онҳо аз принсипҳо ва усулҳои татбиқи идоракунии ва рушди муҳити институтсионалӣ вобаста аст [12-М].

2. Равандҳои ҷаҳонишавӣ ва рақобати афзоюндаи бозор зарурати ташкил ва тақвияти фаъолияти инноватсионӣ, субъектҳои хоҷагидориро, новобаста аз ҳаҷм ва самти кори онҳо тақвият медиҳанд. Инноватсия бояд ҳамчун раванди ҷорӣ намудани натиҷаи ниҳонии фаъолияти илмӣ, ки ба тағйирёбии фаъолияти иқтисодии корхона мусоидат намуда, даромади иловагӣ меорад ва афзалиятҳои рақобатпазирро фароҳам меорад, дарк карда шавад [11-М].

3. Рушди равандҳои инноватсионӣ дар корхонаҳо бевосита бо навоарӣ алоқаманд аст. Концепсияи фаъолияти инноватсионӣ маънои бисёрфункционалӣ дорад, зеро он як намуди меҳнат мебошад, ки ботамоми марҳилаҳои давраи ҳаёти инноватсионӣ алоқаманд аст. Дар адабиёти илмӣ доираи васеи таърифҳои “фаъолияти инноватсионӣ” мавҷуданд, ки ҳар яке он хусусияти умумии пурмазмунро инъикос мекунад, аммо вобаста ба ҳадафи таҳқиқот муносибати гуногун дорад. Дар рисолаи мазкур фаъолияти инноватсионии корхонаи тақлиёти автомобилӣ ҳамчун раванди ҷустуҷӯ. Бунёдсозӣ, азхудкунии, ҷорӣ намудани хизматҳои нав ё такмилёфта, технологияҳои нақлиёт, шаклҳои ташкил ва идоракунии корхона, аз ҷумла маҷмӯи илӣ, технологӣ, ташкилӣ, фаъолияти молиявӣ ва тиҷоратӣ бо мақсади ба даст овардани бартарҳои рақобатӣ фаҳмида мешавад [11-М].

4. Дар рисола баҳодиҳии афзалиятҳои рақобатӣ, бо назардошти ҷорӣ намудани навоариҳо барои баланд бардоштани сифати ҳамлу нақли мусофирон тавассути истифодаи захираҳои молиявӣ ва меҳнатӣ ва баланд бардоштани сатҳи инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофирбар ва самаранокии натиҷаҳои фаъолият дода шудааст. Ба андешаи мо, ҳангоми идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон бояд принсипи мултипликаторро ба назар гирифт, ки он дар ҷорӣ намудани навоариҳои калон метавонад боиси сармоягузориҳои иловагӣ ба навоариҳо гардад. [4-М].

5. Стратегияи инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашонӣ ба стратегияи рушди корхона асос ёфта, ҳалли масъалаҳои инноватсиониро инъикос мекунад, ки намуди фаъолияти инноватсионӣ ва усулҳои

ташкили онро муайян мекунад. Ба андешаи мо, идоракунии рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ ба фароҳам овардани афзалиятҳои рақобатпазир ва баланд бардоштани самаранокӣ нигаронида шудааст [13-М].

6. Муаллиф қайд мекунад, ки пеш аз тағйирот бо самарагузори пул ба инноватсия арзёбии самаранокии иҷтимоию иқтисодӣ пешкаш карда мешавад, ки ҳисобҳои он дониши пурра ва малакаҳои муайянро талаб мекунад, зеро онҳо як варианти мураккаб, вале муҳим барои амал дар муҳити корхона мебошанд. Аз ин рӯ, дар рисола тавсияҳо оид ба баҳодиҳии миқдорӣ ва ҳисоб кардани самарани пешбинишудаи иҷтимоию иқтисодӣ дар корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон оварда шудаанд [6-М].

7. Дар асоси таҳлили натиҷаҳои фаъолияти корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонӣ муқаррар карда шуд, ки дар вилояти Суғд шумораи корхонаҳои нақлиётӣ, инчунин қимматҳои параметрҳои арзёбии хизматрасонӣ, ки дар ҳамаи шаҳру ноҳияҳо ва деҳаҳо бо нақлиёти мусофиркашон таъмин карда мешаванд, афзоиш ёфтааст, аммо дар қаламрави вилоят корхонаҳои нақлиётӣ ба таври оқилона ҷойгир нестанд ва бисёр корхонаҳои нақлиётӣ дар шаҳри Хучанд ҷойгиранд. Дар вилоят сатҳи пасти самаранокии истифодаи ҳайати ҳаракаткунанда, сифати хизматрасонии нақлиётӣ ба аҳоли дар хатсайрҳои автобус ва ғайра ба назар мерасад, ки зарурати ҷустуҷӯи усулҳои муосири ҳалли ин муаммо ва ҷорӣ намудани технологияҳои инноватсионӣ дар фаъолияти корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон талаб мекунад [5-М].

8. Пурсиши роҳбарони корхонаҳои нақлиёти вилояти Суғд имкон дод, ки сабабҳои асосии паст будани сатҳи фаъолияти инноватсионӣ муайян карда шаванд. Коршиносон чунин сабабҳоро номукамалии механизмҳои самаранокӣ такмил додани раванди инноватсионӣ (85%-и корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ пурсидашуда) ва набудани имкониятҳо (15%) барои таҳия ва татбиқи технологияҳои инноватсионӣ номиданд ва инчунин талаботи нокифояи корхонаҳои нақлиёти мусофиркашонро ва инчунин, такмил додани инноватсия ва баланд бардоштани рақобатпазирӣ онҳоро дар шароити амиқтар шудани мносибатҳои бозорӣ таъкид карданд [4-М].

9. Монеаи рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон норасоии манбаъҳои молиявӣ мебошад, ки аксарияти корхонаҳо дар сарҳади зарар фаъолият мекунад. Бо назардошти ин барои амалисозии лоиҳаҳои инноватсионӣ ҷораҳо андешида мешаванд. Рақобати бозор дар пешниҳоди хизматрасониҳои мусофиркашонӣ ба назар гирифтани имконоти амалиётро оид ба фаъолияти инноватсионӣ талаб мекунад. Ошкор гардонида шуд, ки бисёр корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон барои ташкил ва идоракунии воситаҳои онҳо барои таъмини раванди инноватсионӣ захираҳои маҳдуд доранд [4-М].

10. Дар рисола муайян карда шуд, ки барномаи давлатии сармоягузорӣ дар рушди маблағгузори маҷмӯи нақлиёт нақши муҳим дорад ва ба истифодаи усулҳои муосири банақшаگیرӣ, алалхусус дурандешӣ, ҷои махсус дода шудааст. Аз ин рӯ, ташаккули платформаи инноватсионӣ дар соҳаи нақлиёт афзалиятнок ҳисобида мешавад ва дар асоси принсипи ҳамгирӣ корхонаҳо якҷоя бо ҷузъҳои системаи инноватсионӣ ҳамкорӣ мекунад, ки ин давлат, корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва ташкилотҳои илмӣ ва таълимӣ мебошанд. Интегратсия (ҳамгирӣ) ва ҳамкориҳои минбаъдаи субъектҳои системаи инноватсионии соҳаи нақлиёт ҳалли вазифаҳои умумии инноватсиониро таъмин мекунад, ки фаъолияти инноватсиониро на танҳо дар соҳа, балки умуман дар кишварро фаъол месозанд [4-М].

11. Таҳияи моделҳои иқтисодӣ ва математикии унсурҳои фаъолияти инноватсионии корхонаҳо на танҳо василаи нави таҳқиқи ин фаъолиятро ба вуҷуд меорад. Балки ба тақмили усулҳои моделсозии иқтисодӣ ва математикии худ, ташаккулёбӣ (мутобиқи нақши муҳими инноватсия дар рушди иқтисодӣ) як бахши нави мустақили иқтисоди рақамӣ, ки мустақиман ба муаррифӣ ва таҳлили равандҳои инноватсионӣ рағбона карда шудааст [4-М, 6-М].

12. Таҳияи стратегияи рушди инноватсионӣ ин намунаи умумигардонандаи амалҳо барои ноил шудан ба ҳадафҳои гузошташуда дар асоси ҳамроҳангсозӣ ва тақсими захираҳои корхонаҳо мебошад. Ғайр аз он, стратегия воситаи қабули қарор дар рағбандии ташкили идоракунии фаъолият ба ҳисоб меравад. Сохтори нақшаи стратегияи рушди инноватсионӣ тамоми самтҳои рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашонро инъикос менамояд, ки дар асоси муносибатҳои сабабӣ-натичавӣ сохта шудаанд ва мутавозинии ҳадафҳо ва нишондиҳандаҳои дастовардро доранд [7-М, 13-М].

13. Бояд ба назар гирифт, ки ташкили оқилонаи идоракунии фаъолияти инноватсионӣ ба самаранокии рағбандии инноватсионӣ таъсир мерасонад, зеро сохтани сохтори оптималӣ ва ба роҳ мондани робитаҳои байни шӯъбаҳо яке аз вазифаҳои асосии ташкили идоракунии инноватсионӣ мебошад. Ҳалли ин мушкилот бо истифода аз чунин усул, ба монанди моделсозии рағбандии идоракунии инноватсия имконпазир аст. Моделсозии рағбандии идоракунии ба муайян кардани ҳамаи зерравандҳои инноватсия ва барқарор намудани робитаҳои мантиқӣ байни онҳо дар доираи корхона асос ёфтааст. Дар ҳолати зарурӣ ва ба мақсад мувофиқ тавсия дода мешавад, ки ба намунаи зерсистемаҳои беруна дохил карда шаванд, ки ба фаъолияти корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон таъсир мерасонанд [6-М].

14. Ҳамчун самтҳои афзалиятноки фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ пешниҳод карда мешаванд:

1. Рушди заминаи меъёриву ҳуқуқи татбиқи фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон;

2. Таҳия ва татбиқи механизми дурандешӣ ва нақшагирии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ва идоракунии ҳамлу нақли нақлиёти мусофирбар, инчунин тақмил додани механизми нархгузорӣ ба хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон;

3. Татбиқи системаи муосири ташкили идоракунии технологияҳои ҳамлу нақл, рағбандҳои инноватсионӣ ва логистикӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ;

4. Баланд бардоштани эътимоднокии қори ҳайати ҳаракат дар хатсайрҳои автобус ва оптимизатсияи сохтори онҳо бо назардошти ҳаҷми гардиши мусофирон;

5. Тақмил додани сатҳи ташкилию техникий корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва рақобатпазирии онҳо дар бозори хизматрасонии нақлиёти мусофирбар;

6. Ташаккули инфрасохтори оптималии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ва тақмили системаи таъминоти моддию техникий онҳо ва ғайра.

Б) Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натичаҳо

1. Тавсияҳо оид ба баҳодиҳии миқдорӣ ва ҳисобкунии самаранокии интизории иҷтимоию иқтисодӣ, пеш аз сармоягузори маблағҳои корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ба навоариҳо дода мешаванд, ки ҳисоби онҳо дониш ва малақаҳои муайяно талаб мекунанд, зеро онҳо мураккабанд, аммо варианти муҳими амал дар шароити корхонаҳо мебошанд [12-М].

2. Самтҳои асосии татбиқи раванди инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон бо назардошти истифодаи моделҳои иқтисодӣ ва математикӣ тавсия дода мешаванд, аз ҷумла:

1) Татбиқи технологияҳои иттилоотӣ дар ташкили раванди нақлиёт ва фаъолияти хоҷагии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон.

2) Ҷорӣ намудани шаклҳо ва усулҳои идоракунии инноватсионӣ дар ташкили раванди нақлиёт ва рушди заминаи моддию техникаи корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон.

3) Татбиқи системаи ҳавасмандгардонӣ ва шавқмандгардонӣ барои кормандони корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон.

4) Ташкили системаи муосири баланд бардоштани сатҳи касбии захираҳои меҳнатии корхонаи нақлиёти мусофиркашон.

5) Татбиқи системаи баҳодиҳии сифати хизматрасониҳо барои интиқоли мусофирон аз ҷониби ширкати автомобилӣ ва ғайра [5-М].

3. Сохтори стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон, ки аз бахшҳо ва зербахшҳо иборат аст, тавсия дода мешавад. Сохтори пешниҳодшудаи нақшаи стратегияи рушди инноватсионӣ тамоми самтҳои рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашонро инъикос менамояд, ки дар муносибатҳои сабабӣ-натичавӣ сохта шудаанд ва тавозуни ҳадафҳо ва нишондиҳандаҳои дастовардро доранд. Стратегияи таҳияшудаи рушди инноватсионӣ имкон медиҳад, ки корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон ба рушди инноватсионӣ гузарад [13-М].

4. Барои таъмини иҷрои нақшаи стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон тавсия дода мешавад, ки як гурӯҳи корӣ иборат аз намояндагони бахшҳои мухталиф таъсис дода шавад, ки ба вазифаи онҳо амалисозии чорабиниҳои марбут ба тақсмоти сохторӣ дохил карда шаванд. Барои ҳамоҳангсозии фаъолияти гурӯҳи корӣ роҳбари гурӯҳ таъин карда мешавад, ки бевосита ба роҳбари корхона итоат мекунад [6-М, 13-М].

5. Модели идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти автомобилӣ мусофиркашон тавсия дода мешавад, ки аз зерравандҳои мақсаднок иборатанд, ки дар пайдарпайии мантикӣ ва бо ҳам алоқаманд мебошанд. Ҳар як унсури модел бо иҷрои баъзе вазифаҳо алоқаманд аст, ки онҳоро дар шакли қоидаҳо тавсиф кардан мумкин аст, ки самаранокии татбиқи идоракунии зерравандҳо дар маҷмӯи идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаро баланд мебардоранд [6-М, 11-М].

Ҳамин тариқ, мо чунин мешуморем, ки тадбирҳои пешниҳодшуда пеш аз ҳама ба таҳияи механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионӣ бо мақсади таъмини фаъолияти устувори воҳидҳои корхонаи нақлиёти мусофиркашон ва баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ ба аҳоли дар минтақаҳои хизматрасонӣ бо назардошти шароити муосир ва талаботи низоми муносибатҳои бозорӣ.

IV. ФЕҲРИСТИ КОРҲОИ ЧОПШУДАИ МУАЛЛИФ ДОИР БА МАВЗӢИ ДИССЕРТАТСИЯ

а) интишорот дар маҷаллаҳои тақризшаванда, ки аз ҷониби ҚОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тавсия шудаанд:

[1-М]. Собственность в институциональной экономике // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук.- Душанбе, 2016.- №2/3(201).- С.164-166.

[2-М]. Инновационные экономики некоторых развитых стран Европейского Союза (ЕС) // Вестник Таджикского национального университета.- Душанбе, 2016.- №2/5(207).-С.42-44.

[3-М]. К вопросу исследования конкурентоспособности национального хозяйства // Учёные записки (Худжандский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки. Худжанд: ХГУ, - 2017. №4 (43) - С.87-93.

[4-М]. Факторы, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий // Вестник Таджикского государственного университета коммерции (научный журнал). №4 (25) - 2018. - Душанбе: ТГУК, 2018. - С.98-106.

[5-М]. К вопросу об исследовании механизма управления инновационным развитием пассажирского автотранспортного предприятия. // Учёные записки (Худжандский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки - Худжанд: ХГУ, 2019. - №1 (48). - С. 125-131.

[6-М]. Совершенствование технологии управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий // Вестник Таджикского государственного университета коммерции (научный журнал). №3(28)-2019. - Душанбе: ТГУК, 2019.- С.10-18

Б) Интишорот дар дигар маҷаллаҳои илмӣ:

[7-М]. Формирование механизмов устойчивого развития предприятий в условиях рынка // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК по теме «Пути достижения устойчивого развития национальной экономики на основе Послания Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмон к Маджлиси Оли 22-30 апрель 2014 г.» - Худжанд, 2014.-С.456-460.

[8-М]. Собственность и её трансформация в переходной экономике // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК (посвященный 25 - летию независимости Республики Таджикистан 19-26 апрель 2016 г.). – Худжанд, 2016. -С. 82-87

[9-М]. Состояние и тенденции изменения, содержания, показатели конкурентоспособности в современных условиях Таджикистана// Макроэкономические перспективы развития и рациональное размещение производительных сил. Материалы международной научно-практической конференции. – Худжанд 2017г. С. 463-467

[10-М]. К исследованию понятийного аппарата: механизм инновационного развития // Формирование развития инновационной экономики в Республике Таджикистан: проблемы и преимущества. // Сборник статей и докладов научно - практической конференции Института экономики и торговли ТГУК (посвященный году развития туризма и народных ремесел 23.04.2018). - Худжанд, 2018.-С.9-12.

[11-М]. Теоретические основы инновационной деятельности предприятий в условиях рыночной экономики // Проблемы устойчивости социально-экономического развития в условиях глобализации: национальные и региональные аспекты. Материалы IV -й Международной научно-практической конференции. Худжанд, 27-28 ноября 2018 г.-С. 163-166

[12-М]. Особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий // Национальное единство - основа будущей экономической устойчивости Таджикистана. Материалы научно-практической конференции. Худжанд, 3- 4июня 2019г.- С.112-118.

[13-М]. Стратегия инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия// Развитие финансовой и банковской системы Республики Таджикистан в условиях глобализация. Сборник материалов республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 24 февраля 2020). – Душанбе: «ТГУК», 2020. –С.20-24

АННОТАЦИЯ

на диссертацию Касымовой Мавджуды Халимовны на тему «Развитие организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью предприятий в условиях рыночной экономики (на примере пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области)»

Ключевые слова: инновация, инновационная деятельность, организационно-экономический механизм, пассажирские автотранспортные предприятия, инновационный процесс, государственная инновационная политика и др.

Целью диссертационной работы является разработка теоретических основ и методических подходов к формированию и развитию организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.

В процессе выполнения исследования автором использованы методы сравнительного и многофакторного корреляционного анализа, системного подхода, математической статистики.

Диссертация посвящена теоретическим основам системы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан на примере предприятий Согдийской области. Изучены и проанализированы инновационная деятельность предприятий, механизмы и методы управления их инновационной деятельностью в условиях рынка, а также выявлены особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.

В диссертации проанализировано современное состояние и тенденции развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области. Выявлено, что при поступательном развитии деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, существуют факторы, препятствующие или способствующие развитию инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий. Выделены факторы эффективного управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия. Построены экономико-математические модели обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.

В диссертации разработана и предложена стратегия управления инновационной деятельностью ПАТП в условиях рыночной экономики. В диссертации представлена обобщенная структура плана стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, которая отражает все направления инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, построенная на причинно-следственных связях и имеющая сбалансированность целей и индикаторов достижения.

В работе представлена модель процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, состоящая из подпроцессов, которые отражают определенный вид деятельности связанный с внедрением инноваций в деятельность пассажирского транспортного предприятия. Обоснованы и предложены приоритетные направления развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области Республики Таджикистан, на основе которых разработана Программа развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области.

АННОТАТСИЯ

ба диссертатсияи Қосимова Мавчуда Ҳалимовна дар мавзӯи “Рушди механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳо дар шароити иқтисоди бозаргонӣ (дар мисоли корхонаҳои нақлиёти мусофиркашони вилояти Суғд)”

Вожаҳои калидӣ: инноватсия, фаъолияти инноватсионӣ, механизми ташкилию иқтисодӣ, корхонаи нақлиёти мусофиркашон, раванди инноватсионӣ, сиёсати давлатии инноватсионӣ ва ғ.

Ҳадафи рисолаи мазкур таҳияи принципҳои назариявӣ ва равишҳои методологии ташаккул ва рушди механизми ташкилию иқтисодии идоракунии фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон мебошад.

Дар раванди таҳқиқот усулҳои муқоисавӣ ва таҳлили бисёримилаи коррелясионӣ, муносибати системавӣ, омори риёзӣ истифода шудаанд.

Диссертатсия ба асосҳои назариявии системаи идоракунии инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар Ҷумҳурии Тоҷикистон бо истифода аз намунаҳои корхонаҳои вилояти Суғд бахшида шудааст. Фаъолияти инноватсионии корхонаҳо, механизмҳо ва усулҳои идоракунии фаъолияти инноватсионии онҳо дар шароити бозор омӯхта ва таҳлил карда шуд, инчунин хусусиятҳо ва мушкилоти идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон ошкор карда шуд.

Дар диссертатсия ҳолати кунунӣ ва тамоюли рушди хизматрасонии нақлиёти чамбиятӣ дар вилояти Суғд таҳлил карда шуд. Маълум карда шуд, ки бо рушди муттасили фаъолияти корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон омилҳои мавҷуданд, ки ба рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон монеъ мешаванд ё ба онҳо мусоидат мекунанд. Омилҳои идоракунии самарабахши фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ қайд карда шудаанд. Моделҳои иқтисодӣ-риёзии таъмини идоракунии навоариҳо дар корхонаҳои нақлиёти мусофиркаш сохта шудаанд.

Дар диссертатсия стратегияи идоракунии фаъолияти инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон дар шароити иқтисоди бозорӣ таҳия ва пешниҳод шудааст. Дар диссертатсия сохтори умумии нақшаи стратегияи рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон оварда шудааст, ки тамоми соҳаҳои рушди инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашонро инъикос менамояд ва ба муносибатҳои сабабӣ асос ёфтаанд, дорои тавозуни мақсадҳо ва нишондиҳандаҳои ноилшавӣ мебошанд.

Дар диссертатсия модели раванди идоракунии инноватсионии корхонаи нақлиёти мусофиркашон оварда шудааст, ки аз зерравандҳо иборат аст, ки намуди муайяни фаъолиятро дар самти татбиқи инноватсияҳо дар фаъолияти корхонаи нақлиёти мусофиркашонӣ инъикос мекунад. Самтҳои афзалиятноки рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва пешниҳод карда шудаанд, ки дар заминаи он Барномаи рушди фаъолияти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти мусофиркашон дар вилояти Суғд таҳия карда шудаанд.

ANNOTATION

on the thesis of Kasimova Mavjuda Halimovna on the topic “Development of organizational and economic mechanism of management of enterprises innovative activity in the conditions of market economy(on the example of passenger transport enterprises of Sogd region)”

Keywords: Innovation, innovation activity, organizational and economic mechanism, passenger transport enterprises, Innovative process, state-innovative policy and etc.

The purpose of the thesis is the development of theoretical foundations and methodological approaches to the formation and development of the organizational and economic mechanism for managing innovative activities in passenger transport enterprises.

In the process of performing the research, the author used the methods of comparative and multivariate correlation analysis, a systematic approach, and mathematical statistics.

The thesis is devoted to the theoretical foundations of the innovation management system of passenger transport enterprises in the Republic of Tajikistan on the example of enterprises of Sogd region. The author studied and analyzed innovative activity of the enterprises, mechanisms and methods of management of their innovative activity in the conditions of the market, and also revealed features and problems of management of innovative activity of the passenger transport enterprises.

In the thesis are analyzed the current conditions and trends in the development of transport services of population in Sogd region. It is revealed that at progressive development of activity of the passenger transport enterprises, there are the factors interfering or promoting development of innovative activity of the passenger transport enterprises. Allocated factors of effective management of innovative activity of the passenger motor transport enterprise are. Constructed economic and mathematical models of innovative activity management at passenger transport enterprises.

In the thesis developed and offered the strategy of management of innovative activity of passenger transport enterprises in the conditions of market economy. The thesis presents a generalized structure of the strategy plan of innovative development of passenger transport enterprise, which reflects all directions of innovative development of passenger transport enterprise, built on causal relationships and having a balance of goals and indicators of achievement.

The author presents a model of the process of innovation management of passenger transport enterprise, consisting of sub-processes that reflect a certain type of activity associated with the introduction of innovations in the activities of passenger transport enterprise. Proved and offered the priority directions of development of innovative activity of passenger transport enterprises in Sogd region of the Republic of Tajikistan on the basis of which is developed the Program of development of innovative activity of passenger transport enterprises in Sogd region.

