

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ТОРГОВЛИ
ТАДЖИКСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
КОММЕРЦИИ**

УДК:656.07:656.072:656.078 (575.3)

На правах рукописи

КАСЫМОВА МАВДЖУДА ХАЛИМОВНА

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

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени

кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и
управление народным хозяйством (управление инновациями)

*Научный руководитель:
доктор экономических наук, профессор
Раджабов Раджаб Кучакович*

ХУДЖАНД – 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
ГЛАВА 1. Теоретико-методические основы управления инновационной деятельностью предприятий в условиях рыночной экономики.....	15
1.1. Инновационная деятельность предприятий в условиях рыночной экономики.....	15
1.2. Исследование механизмов и методов управления инновационной деятельностью транспортных предприятий.....	38
1.3. Особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.....	56
ГЛАВА 2. Современное состояние и развитие системы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.....	68
2.1. Анализ состояния и развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области.....	68
2.2. Исследование факторов, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью в пассажирских автотранспортных предприятиях.....	84
2.3. Экономико-математическое моделирование обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.....	97
ГЛАВА 3. Основные направления развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях.....	112
3.1. Формирование стратегии управления механизма инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.....	112
3.2. Совершенствование технологии управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий.....	128
3.3. Направления развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области.....	150
Выводы и предложения.....	151
Список использованной литературы.....	158

Список сокращений:

1. АО - Акционерное общество;
2. АТП - автотранспортные предприятия;
3. ВВП - внутренний валовый продукт;
4. ВРП - валовый региональный продукт;
5. ГБАО - Горно - Бадахшанская автономная область;
6. ГУП - Государственное унитарное предприятие;
7. ИД - инновационная деятельность;
8. НИОКР - научно исследовательские и опытно - конструкторские работы;
9. ООО - Общество с ограниченной ответственностью;
10. ПАТП - пассажирские автотранспортные предприятия;
11. РТ - Республика Таджикистан.

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, определяют 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 деятельностью 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 Р.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 деятельности 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 деятельностью 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 деятельностью 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 4,5п.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.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

1.1. Инновационная деятельность предприятий в условиях рыночной экономики

Принятая «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года»¹ поставила перед страной важную задачу активизации инновационной деятельности, вызванную как специфическим состоянием экономики, так и рядом ресурсных ограничений, вытекающих из требований к перспективной динамике экономического развития. Такое направление обусловлено тем, что развитие инновационной экономики является приоритетом устойчивого и качественного экономического роста, что подтверждается опытом многих зарубежных стран, где инновационная экономика обеспечивает до 30% роста валового внутреннего продукта.

Только исследовав теоретические основы становления инновационной теории и рассмотрев этапы её развития, можно понять, как инновации оказывают влияние на развитие экономических процессов.

Возникновение теории связанной с инновациями относят к тому временному периоду, когда достижения науки стали иметь практическую значимость. Ж.А. Кондорсэ (XVIII век) утверждал, что развитие науки и развитие промышленности взаимосвязаны и оказывают влияние друг на друга. Так достижения науки внедряются в промышленность, которая развивается и тем самым ускоряет науку к новым достижениям. По мнению ученого, процесс взаимовлияния постоянно возобновляется и именно это является «причиной совершенствования человеческого рода»².

И. Шумпетер первый в экономической науке применил дефиницию «инновация» в контексте экономического роста. Инновацией он считал

¹Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г. - Душанбе: «Контраст», 2016. - С.45-46.

²Кондорсэ Ж.А. Эскиз исторической картины прогресса человеческого разума/Ж.А.Кондорсэ. - М., 1936.-135с.

изменения, связанные с внедрением новшеств в потребительские товары, транспортные средства³.

Н.Д. Кондратьев также сыграл значительную роль в развитии теоретических основ инноваций с концепцией больших рыночных циклов. В данной концепции Н.Д. Кондратьев аргументировал неравномерность экономического развития циклическим характером воспроизводства товаров длительного пользования. Анализируя информацию о научных и технических открытиях и внедрением их в производство, ученый пришел к выводу, что два эти процесса взаимосвязаны и имеют волнообразную динамику. Н.Д. Кондратьев доказал, что трансформация к новому этапу экономического развития начинается в момент значительных научно-технических изобретений и внедрением их в производство⁴.

И. Шумпетер дополнил теорию рыночных циклов выводом о том, что волнообразный характер развития экономики влияет не только научно-техническими изобретениями, но изменения потребностей потребителей, связанные с модой, полезностью, спросом. Тем самым объединил влияние на рыночные циклы инноваций в производстве и торговле. Й. Шумпетер считал, что предпринимательство непосредственно связано с разработкой и внедрением новшеств, что он назвал инновацией⁵.

Мировой экономический кризис середины 70-х годов прошлого столетия возобновил интерес к концепциям Й. Шумпетера и Н.Д. Кондратьева, так как именно в этот период начался новый цикл научно-технических открытий и внедрение их в промышленность. С этого момента активизировались, исследования механизмов влияния нововведений на экономическое развитие и был признан тезис, что нововведения являются основным фактором, влияющим на динамику макроэкономического развития.

³Шумпетер И. Теория экономического развития/И.Шумпетер. - М.: Прогресс, 1982. -С. 159.

⁴Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. -С. 370.

⁵Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. 6-е изд. /Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -С. 20-26.

Влияние инноваций на изменения в экономическом развитии исследовались с разных позиций. Так К. Фримен исследовал влияние депрессии на инновации⁶.

В своих исследованиях он пришел к заключению, что депрессия имеет подавляющее влияние на внедрение новшеств. Однако, ученый выделяет организационные инновации, которые активизируются в период депрессии, что связывает с социальным напряжением, возникающим в этот период и требующим изменений. Тем самым внедрение организационных новшеств создает условия для технологических инноваций.

П. Друкер вводит в теорию инноваций роль социальной направленности⁷.

П. Друкер констатировал, что внедрение новшеств целесообразно не только с экономической стороны, но и обладают социальной ценностью. По мнению ученого, в период экономических кризисов, чтобы уцелеть необходимо, использовать предпринимательское управление, и инновация может быть успешной при условии подкрепления сконцентрированными и скоординированными действиями всех заинтересованных участников.

Т. Хегерstrand по сути выделил жизненный цикл инноваций, тем самым выдвинув концепцию диффузии инноваций. В своей теории Т. Хегерstrand рассматривает волнообразный характер распространения нововведений, объясняя это тем, что одно поколение инноваций проходит четыре цикла: возникновение, распространение, накопление, насыщение. Помимо этого Т. Хегерstrand охарактеризовал три типа диффузии: расширение - равномерное распространение инноваций во всех направлениях; перемещение - инновации распространяются в определенном направлении; смешанный тип⁸.

⁶Freeman C. Technical Innovation, Diffusion and Long Wave/C. Freeman. // The Long Wave Debate. - 1987.

⁷Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ./ П.Ф. Друкер - М.: ООО "И.Д. Вильямс", 2007; -Р. 69.

⁸Regional Policy: Readings in Theory and Applications / Ed. By Friedman J., Alonso W. - Cambridge, London, 1975; Хаггет П. Пространственный анализ в экономической географии: пер. с англ. / Под ред. В.М. Гохмана и Ю.В. Медведкова. - М.: Прогресс, 1968. -С. 77.

В англо-русских словарях⁹ перевод понятий «novation» и «innovation» переводят как новация, новшество и нововведение. Для более полного понимания сущности термина «инновация» необходимо рассмотреть морфологический состав этого слова в английском языке. Слово «innovation», происходит от глагола «innovate», что означает вводить новшества, производить перемены, и в своем составе имеет приставку in, которая обозначает вхождение или проникновение в среду; и novation в переводе новация или новшество. Следовательно, более адекватным является перевод «innovation» как инновация или нововведение. Сначала появляются новшества (изобретения, услуги, товары), которые после признания обществом и распространения, становятся инновациями.

В связи с этим необходимо выделить подход к определению «инновация» В.М. Аньшина и Л.Г. Кудинова¹⁰, которые считают, что инновация есть новшества после их коммерциализации или практического применения новых научно-технических, организационно-экономических и производственных процессов.

Твисс Б.¹¹ утверждал, что изобретение или идея в процессе инновации приобретают экономическое содержание. В других работах инновацией считают весь процесс от возникновения идеи до готовой продукции, реализуемой на рынке.

Д. Соколов, А. Титов, М. Шабанова связывают инновации с конечным результатом создания и внедрения новой версии товара или услуги, удовлетворяющие реальные общественные потребности и дающие социально-экономический, научно-технический и экологический эффекты¹².

⁹Коваленко Е.Г. Англо-русский словарь по науковедению/ Е.Г.Коваленко. - М.: Издательство «ЭТС», 1999;-564с.; Англо-русский словарь по экономике и финансам / Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993;-563с.; Мюллер В.К. Англо-русский словарь/ Мюллер В.К. - М.: Рус. яз., 2000.-654с.

¹⁰Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / Под ред. В.М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Дело, 2006. С. 19-20.

¹¹Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989.-С. 36.

¹²Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.-С.50.

Ю. Морозов сводит инновации к прибыльному использованию новшеств (технологии, решения) в производственной, финансовой, коммерческой и других сферах¹³.

По Руководству Осло «инновация есть введение в употребление какого-либо нового или значительно улучшенного продукта (товара или услуги) или процесса, нового метода маркетинга или нового организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или внешних связях»¹⁴.

В словаре «Научно-технический прогресс» инновация трактуется, как «результат творческой деятельности, направленной на разработку, создание и распространение новых видов изделий, технологий, внедрение новых организационных форм и т.д.»¹⁵.

П. Завлин, В. Казанцев, Л. Миндели и др. считают, что инновация есть «использование в той или иной сфере общества результатов интеллектуальной деятельности, направленных на совершенствование процессов деятельности»¹⁶.

Комилов С.Дж. и Файзуллоев М.К. являются сторонниками процессного подхода в толковании термина инновация и определяют «...результат творческой деятельности, направленной на получение социально-экономического эффекта в процессе создания, производства и распространения принципиально новой конкурентоспособной продукции, технологии и новых методов организации труда, производства и управления»¹⁷.

А.А. Харин и И.Л. Коленский определили инновацию как «результат творческой и инвестиционной деятельности, направленной на разработку, изготовление и распространение новых видов товаров, услуг и технологий, организационных форм на уровне фирмы»¹⁸.

¹³ Морозов Ю. Инновационный менеджмент/Ю.Морозов. -Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.-С.56

¹⁴ Руководство Осло Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям. Третье издание. М.: издательством ЦИСН,2006.- С.55

¹⁵ Научно-технический прогресс. Словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987.-368с.

¹⁶ Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.- С.45

¹⁷Комилов С.Дж., Файзуллоев М.К. Основы развития инновационной деятельности предприятий/ С.Дж. Комилов, М.К. Файзуллоев. - Душанбе: Ирфон, 2004.-118с

¹⁸Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -С. 35.

Э.А. Уткин определяет инновацию как «объект, внедренный в производство в результате проведенного научного исследования или сделанного открытия, качественно отличный от предшествующего аналога»¹⁹.

Таким образом, исследование различных подходов к определению сущности термина «инновация» позволяет отметить, что в современной науке существуют разные взгляды на исследуемую дефиницию и не выработано единого подхода к определению.

В ходе анализа доступных источников выделены следующие основные подходы к этому определению:

- инновация как продукт,
- инновация как процесс,
- инновация как продукт для удовлетворения спроса,
- инновация как процесс, формирующая новую потребстоимость с положительным эффектом и др.

В.М. Аньшин, С.А. Филин и другие рассматривают инновацию как интеллектуальный продукт, предназначенный для производства или социальной сферы и реализованные в этих сферах²⁰. Такой подход характеризует инновации как конечный результат инновационной деятельности, которым могут быть новый или усовершенствованный продукт, представленный на рынке, новый или усовершенствованный технологический процесс, используемый в практической деятельности, либо новый подход к социальным услугам²¹.

Процессный подход предполагает инновацию как комплексный процесс, включающий в себя все стадии, начиная от разработки до реализации новых потребительских товаров, услуг или организационных структур. По нашему мнению, такой подход наиболее полно раскрывает сущность инновации. Он охватывает все этапы экономических отношений, возникающие в процессе

¹⁹Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С. 11.

²⁰Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М. Аньшин., С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003. -С. 23.

²¹Кирияков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирияков, В.А.Максимов - Ростов н/Д: Феникс, 2002. -С. 15.

инноваций: производство - распределение - обмен - потребление или использование новшеств.

В следующем подходе к определению сущности инноваций выделяются две характеристики: новая потребительская стоимость, созданная на открытиях науки и техники, и способность удовлетворять общественные потребности нововведений с приростом полезного эффекта. Представителем этого направления является А.А. Кутейников. По его мнению, «инновация представляет собой новый способ удовлетворения общественных потребностей, дающих прирост полезного эффекта и основанный на достижениях науки и техники»²². Такого же взгляда придерживается А.М. Мухамедьяров,²³ который отмечает, что в «общем плане инновации - это реальные возможности удовлетворения общественных потребностей, выраженные в вещественной форме и представляющие конкретные способы, пути и средства достижения основной цели производства».

Представителем другого подхода является В.И. Громека, который считает, что инновация представляет комплексный процесс создания, распространения и использования нового практического средства, приносящий экономический эффект²⁴.

Этот подход отличается тем, что в системе экономических отношений на первое место ставятся отношения потребления, которым подчиняются все остальные. В данном подходе не учитываются начальные стадии инноваций – идея и исследования, в результате которых образуются новшества и прикладные исследования, которые позволяют реализовать эти новшества.

В современной науке появился ещё один подход, который объединяет инновационный процесс и инвестиции. Так, И.Т. Балабанов под инновацией понимает «материализованный результат, полученный от вложения капитала в новую технику или технологию, в новые формы организации производства,

²²Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. -С. 12-13. 777

²³Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С.8.

²⁴Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977. -С. 36-37.

труда, обслуживания и управления, включая новые формы контроля, учета, методы планирования, приемы анализа и т.п.»²⁵.

Таким образом, исследование трактовок сущности понятия «инновация» различными учеными²⁶ позволяет сделать заключение, что каждое из существующих определений зависит от целей исследования и может иметь право на существование. Однако, исходя из целей проводимого исследования наибольшая сущностная характеристика термина «инновация» раскрывается процессно-утилитарном подходе, который объединяет в понятии процесс, новую потребительскую стоимость и полезный эффект.

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.

В целях проводимого исследования, чтобы внести ясность, что нами понимается под инновациями, считаем необходимым, представить авторскую трактовку этой дефиниции.

По нашему мнению, *под инновацией следует понимать процесс внедрения конечного результата научной деятельности, который будет способствовать*

²⁵ Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. -С. 14

²⁶ Инновационный менеджмент: Учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; Под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С. 9; Менсфилд Э. Экономика научно-технического прогресса/ Э.Менсфилд. - М.: Прогресс, 1970; Фостер Р. Обновление производства: атакующие выигрывают/ Р. Фостер. - М.: Прогресс, 1987; Мончев Н. Разработки нововведения/ Н.Мончев. - М., 1976; Перлани И. Нововведения в организациях/ И.Перлани. - М., 1980; Barnett H. Innovation: the Basis of Culture Change/ H.Barnett. - N.Y., 1953. -P. 9; Drucker P.F. Technology, Management and Society/ P.F.Drucker. - L., 1970. -P. 69; Kingston W. The Political Economy of Innovation/ W.Kingston. - The Hague, 1984. -P. XII; Mendell S., Ennis D. Looking at innovation strategies/ S.Mendell, D. Ennis // Research Management . - 1985. - Vol. 28. - № 3. - P. 33; Никсон Ф. Инновационный менеджмент/ Ф.Никсон. - М.: Экономика, 1997; Riggs H.E. Managing high-technology companies/ H.E.Riggs. - Belmont, 1983. -P. 7-8; Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б.Санто. - М.: Прогресс, 1990. -С. 83; Сахал Д. Технический прогресс: концепции, модели, оценки: пер. с англ./ Д. Сахал - М.: Финансы и статистика, 1985. -С. 65; Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. -С. 36;

преобразованию хозяйственной деятельности предприятия, 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.

Современное развитие мировой экономики имеет тенденцию усиления конкуренции на внешних и внутренних рынках, в связи, с чем возникает необходимость повышения качества или производство новых товаров и услуг, основанных на последних научно-технических достижениях и имеющие более высокую потребительскую ценность. Такие условия актуализируют исследование содержательных характеристик инновационного процесса и инновационной деятельности с учетом отраслевой направленности. Понимание сути инновационного процесса и инновационной деятельности позволит определить направления их применения и развития на предприятиях.

В экономической литературе инновационный процесс рассматривается в двух аспектах: инновационный процесс, как создание новшества, что связано с преобразованием научных знаний и получением научного результата; инновационный процесс, как нововведение, когда научный результат имеет практическое применение и начинается диффузия научного результата.

В зарубежной и национальной литературе инновационный процесс рассматривается как²⁷:

- процесс одновременного проведения научно-исследовательских работ, апробации результатов и внедрение в производство;
- процесс трансформации стадий жизненного цикла новшества;
- процесс инвестирования разработки и диффузии нововведения.

²⁷Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент. - СПб.: Питер, 2003.-С.85.

Процесс инновации часто связывают с жизненным циклом новшества, который во многом зависит от его конкурентоспособности на рынке внутри страны и за её пределами. Уровень конкурентоспособности нового товара или услуги находится под влиянием ряда условий, основными из которых являются:

- технология организации производства, не зависящая и способствующая получению положительного результата;
- возможность производить на одном и том же оборудовании широкий ассортимент товаров;
- не насыщенность рынков сбыта продукции.

В тоже время процесс инновации развивается по основному закону развития систем, который выделяет четыре фазы развития: появление, формирование, зрелость, изменение. Следовательно, процесс инновации имеет четыре стадии развития или жизненного цикла.

Появление инноваций связано с научно-техническими исследованиями, открытиями или изобретениями, то есть воплощение идеи в научный результат. Далее проводятся прикладные исследования, позволяющие выявить возможности применения и заинтересованность потребителей. Результаты такого исследования являются основанием для перехода на новую фазу процесса инновации.

На этапе формирования инновации происходит широкое внедрение новшества, проникновение на рынки сбыта, увеличение спроса потребителей, постепенное нарастание производства, выход на внешние рынки.

На стадии зрелости стабилизируются спрос потребителей и объемы производства, расширение рынков сбыта не происходит. Переход на следующую стадию предопределяется насыщением рынка, спадом спроса потребителей.

На последнем этапе процесса инновации сокращаются объемы производства, происходит замещение на новые научные результаты, находящиеся на первой стадии развития.

Таким образом, завершается жизненный цикл конкретного нововведения, который по своим срокам может иметь разный промежуток времени.

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», каждое из которых отражает общую содержательную характеристику, но имеют разный подход в зависимости от цели проводимого исследования.

По мнению группы авторов²⁸ «под инновационной деятельностью понимается выполнение работ и (или) оказание услуг, направленных на создание и организацию производства принципиально новой или с новыми потребительскими свойствами продукции (товаров, работ, услуг); создание и применение новых или модернизацию существующих способов (технологий) ее производства, распространения и использования; применение структурных, финансово-экономических, кадровых, информационных и иных инноваций (нововведений) при выпуске и сбыте продукции (товаров, работ, услуг), обеспечивающих экономию затрат или создающих условия для такой экономии». Характерная особенность приведенного определения выражается в охвате основных направлений инновационной деятельности связанных с продуктом, технологией и маркетингом.

Другая группа ученых считает, что «инновационная деятельность представляет собой особый вид деятельности, связанный с разработкой, созданием, освоением и коммерциализацией продуктовых и процессных инноваций»²⁹. В отличие от предыдущего определения, авторы в

²⁸Терешина Н.П., Дедова И.Н., Соколов Ю.И., Подсорин В.А. Управление инновациями на железнодорожном транспорте: монография / Под общ.ред. доктора экон. наук, проф. Н. П. Терешиной. – М.: МИИТ, 2014. – С.14.

²⁹Анисимов Ю. П. Теория и практика инновационной деятельности [Текст] : учеб.пособие / Ю. П. Анисимов, Ю. В. Журавлёв, С.В. Шапошникова. - Воронеж: ВГТА, 2010. - С. 8

концентрированном содержании отразили основные этапы инновационного процесса.

В Республике Таджикистан создана институциональная основа для развития инновационной деятельности. Был принят ряд законов и других нормативно-правовых документов, регулирующих деятельность в инновационной сфере. Разработана и принята Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг.(от 30 апреля 2011 года № 227).

Официально в республике понятие «инновационная деятельность» представлено в Законе Республики Таджикистан от 16 апреля 2012 года №822 «Об инновационной деятельности», где имеет следующую формулировку: «инновационная деятельность - деятельность, связанная с разработкой и внедрением инновации (новых или усовершенствованных результатов научных исследований, опытно-конструкторских работ, либо иных научно-технических достижений) и направленная на доведение ее до рынка в форме новой или усовершенствованной продукции, услуг, способа производства или иного общественно полезного результата»³⁰.

Таким образом, инновационная деятельность включает все мероприятия, которые относятся к процессу инновации: исследование рынков сбыта, сегментация потребителей, сбор информации о конкурентах и преимуществах их товаров, поиск новых замыслов и партнеров для реализации инновационного проекта. Особенностью инновационной деятельности является то, что она связана с изменениями. В результате этой деятельности происходят нововведения.

В проводимом исследовании инновационной деятельностью автотранспортного предприятия будем понимать процесс создания или поиска, освоения, внедрения новых или усовершенствованных услуг, технологий, форм организации и управления предприятием, включающий комплекс научных,

³⁰Закон Республики Таджикистан от 16 апреля 2012 года №822 «Об инновационной деятельности» - //Электронный ресурс/ Режим доступа: mmk.tj

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.

Успех инновационной деятельности во многом зависит от понимания необходимости изменений и на что они должны быть направлены. Поиск ответа на поставленные вопросы приводит к классификации инноваций.

Исследование научной литературы по теории инноваций позволяет сделать вывод, что многие авторы предлагали индивидуальные классификации инноваций, основанных на группировки инноваций по следующим признакам: причины возникновения, технические параметры, источник возникновения, степень изменений, тип новизны на рынке и др.

Однако такие признаки группировки не учитывают состояние и особенности отраслей внедрения инноваций, в нашем случае транспортная сфера.

Пассажирские автотранспортные предприятия Республики Таджикистан являются основными перевозчиками населения в стране. Более 85% поездок городского и сельского населения осуществляется автомобильным транспортом общего пользования, который является частью социальной инфраструктуры и создает условия жизнеобеспечения для населения. Данная отрасль имеет отличительные особенности, влияющие на выбор вида инноваций и следовательно на направления инновационной деятельности.

Сейчас особенность автотранспортных услуг заключается в том, что в процессе их предоставления автопредприятия находятся в прямом контакте с клиентами. Следовательно, повышение качества предоставления услуг

транспортными предприятиями является одной из приоритетных задач этих предприятий.

Следует заметить, что инновационно-ориентированный подход к организации управления качеством транспортных услуг имеет различные направления для внедрения инноваций, прежде всего, технологические инновации и инновации для новых видов подвижного состава.

Основываясь на результаты анализа существующих классификаций, а также учитывая отраслевые особенности деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, разработана классификация нововведений применительно к инновационной деятельности этих предприятий. Отличительной особенностью предлагаемой классификации инноваций является комплексный состав применяемых признаков, оказывающих влияние на направления инновационной деятельности (табл. 1.1).

Таблица 1.1

Классификация инноваций для пассажирского автотранспортного предприятия

Признак	Вид инноваций	Характеристика
По уровню изменений	Кардинальные	существенные изменения предоставляемых услуг или организации хозяйственной деятельности
	Модернизированные	введение новых элементов в существующие услуги или организацию хозяйственной деятельности
	Новейшие	внедрение новых услуг для потребителей или новых технологий организации хозяйственной деятельности
По функциональному назначению	Технические	обновление автомобильного парка
	Технологические	введение новых технологий организация движения
	Организационно-управленческие	применение новых подходов к контролю и мониторингу
	Информационные	внедрение современных информационных технологий
	Общественные	повышение качества услуг в целях удовлетворения потребностей общества
По степени новизны	Креативные	самостоятельные открытия или изобретения
	Имитирующие	копирующие, воспроизводящие, существующие
По достигнутому эффекту	Положительные	получение положительного дополнительного финансового результата при сохранении текущих расходов или их сокращение

	Научно - технические	получение новых разработок
	Производственные	увеличение объемов производства услуг при существующей мощности
	Рыночные	развитие конкуренции
	Социальные	удовлетворение потребностей потребителей
	Экологические	улучшение состояния окружающей среды
По сфере использования	Потребительские	новая услуга потребителям
	Организационные	новый вид организационного процесса
	Научные	новая концепция
	Рыночные	новые агенты рынка
По срокам реализации	Долгосрочные	реализация свыше 10 лет
	Краткосрочные	реализация в течении 1 года
	Скоростные	Повседневная реализация

Составлено автором на основе: [Источник: 115,178, 200, 209]

Необходимо отметить, что предлагаемая группировка нововведений может использовать разработки и внедрения новой системы управления инновационной деятельностью не только на предприятиях автомобильного транспорта, но и в других отраслях национальной экономики. Предлагаемая классификация позволяет комплексное мотивирование предприятия к инновационной деятельности, так как обеспечивает:

- связь стратегии хозяйствующего субъекта с нововведениями;
- стимулирование и формы управления инновационной деятельностью;
- выбор наиболее результативных форм реализации инноваций.

В виду того, что инновационный процесс направлен на обеспечение устойчивого экономического развития предприятия и создание преимуществ по отношению к конкурентам, необходимо выделить направления инновационной деятельности, которые позволят увязать инновационный процесс и процесс создания конкурентных преимуществ. Формирование конкурентных преимуществ автотранспортного пассажирского предприятия возможно за счет:

- ✓ повышения качества транспортных услуг;
- ✓ повышения качества внутренних бизнес-процессов.

Качество предоставления услуг пассажирским автотранспортным предприятием складывается из следующих условий:

- 1) надежная перевозка пассажиров;
- 2) своевременная доставка пассажиров;

- 3) регулярная работа автотранспортных средств;
- 4) безопасная перевозка пассажиров;
- 5) комфортность и удобство при перевозке пассажиров;
- 6) сопутствующие услуги;
- 7) тариф транспортных услуг и т.д.

Спрос на услуги по перевозке пассажиров во многом зависит от тарифа на услуги, следовательно, снижение расходов на содержание и эксплуатацию транспортных средств и модернизация технологий процесса перевозки, должны стать приоритетными направлениями в инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

При таких условиях пассажирское автотранспортное предприятие становится более конкурентоспособным, позволяет эффективно и стабильно работать, устойчиво развиваться. Повышение конкурентоспособности является стимулирующим мотивом для организации инновационной деятельности.

Эффективная деятельность автотранспортных пассажирских предприятий зависит от поддержки транспортных средств в рабочем состоянии. Пассажирские автотранспортные предприятия могут иметь собственную базу технического обслуживания и ремонта, или пользоваться услугами автосервисных предприятий. Нововведениями в этом случае могут быть современные средства диагностики и ремонта автомобилей.

Исходя из современного состояния автотранспортного сектора направления инновационной деятельности, в целях увеличения конкурентных преимуществ, можно объединить в две группы:

- ✓ направленные на обеспечение высококачественных перевозок пассажиров;
- ✓ направленные внедрение технических и технологических новшеств, с учетом рационального использования имеющихся ресурсов, в целях повышения качества и эффективности результатов деятельности.

В целом результатом инновационной деятельности автотранспортного пассажирского предприятия должны быть инновации, представленные на рис. 1.



Рисунок 1- Направления инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия (составлено автором)

Инновации, связанные с повышением качества транспортных услуг, направлены на повышение конкурентоспособности услуг-заменителей, что предполагает улучшение существующих характеристик качества конкретной услуги в сравнении теми же характеристиками аналогичных услуг конкурентов.

Внедрение продуктовых новшеств должно способствовать достижению следующих целей:

- обеспечение достаточности подвижного состава;
- сочетание процесса перевозки пассажиров с сопутствующими и дополнительными услугами,
- увеличение числа пассажиров;
- рост доли рынка;
- сохранение окружающей среды.

Процессные инновации направлены на повышение качества бизнес-процессов предприятия, что позволит повысить эффективность деятельности и достичь конкурентных преимуществ. Внедрение инноваций этой группы должно способствовать снижению издержек предприятия, повысить загрузку транспортного состава, увеличить рентабельность, увеличить среднесуточную производительность транспортных средств и т.д.

Разные виды деятельности связанные с нововведениями подробно рассмотрены Л.И. Минделем³¹, который выделил восемь видов инновационной деятельности. Однако необходимо отметить, что представленная Л.И. Минделем классификация видов инновационной деятельности, носит общий характер, так как эти виды деятельности не всегда могут быть использованы на предприятиях, особенно малых, из-за недостатка средств, в частности для финансирования научных исследований и технических разработок. В связи с чем, во многих странах мира государства обеспечивают хозяйствующие субъекты основным ресурсом процесса инноваций научными знаниями, путем увеличения бюджетных расходов на научно-техническое развитие.

Процесс инновации состоит из определенных циклов, следовательно, инновационная деятельность предприятия, реализующая этот процесс разбивается на отдельные составляющие, которые с помощью разделения труда материализуются в структурные подразделения предприятия.

По нашему мнению, основными видами инновационной деятельности предприятий являются:

- подготовительная деятельность, связанная с приобретением нового технического оснащения предприятия, внесением изменений в стандарты и контроль качества в соответствии с новым технологическим процессом;
- внедрение нового оснащения, усовершенствование технологического процесса, повышение квалификации персонала при необходимости переподготовка для работы на новом оборудовании и с новыми технологиями;

³¹Инновационный менеджмент: Справочное пособие / Под ред. П.Н. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Миндели. - СПб.: Наука, 1997.-С.86.

- маркетинговые исследования новых услуг новых рынков, повышение заинтересованности потребителей, рекламные мероприятия;

- приобретение готовых разработок услуг, лицензий, торговых марок.

Анализ теоретических разработок по вопросам инновационной деятельности показал, что существуют определенные признаки позволяющие отнести инновационную деятельность к экономическому явлению в разных подходах:

- результатом инновационной деятельности являются создание нового объекта на основе достижений науки и техники, а предметом - являются возникающие социально-экономические отношения в процессе инноваций;

- инновационная деятельность реализуется человеком, изменяющим традиционные подходы к видам деятельности.

Таким образом, по мнению многих ученых «инновационная деятельность - это сложный процесс, который основывается на двух теориях»³².

Согласно первой теории основой инновационной деятельности является технологический толчок. Г. Менш выделяет два главных аспекта развития инновационного процесса, а мировое научное сообщество выделяет четыре технологических уклада, через которые прошли страны с развитой промышленностью. При этом на появление новшеств и их внедрение воздействовали сложившиеся условия окружающей среды экономического, инвестиционного, управленческого, научно-технического характера.

Важным считаем учет отличительных особенностей в рассматриваемых факторах на государственном и на уровне предприятия на основе использования стимулирующих факторов. Например, использование современных информационных систем позволяет улучшить показатели работы подвижного состава, а также удовлетворить потребность клиентов с учетом минимизации транспортных расходов.

³²Ляпина С. Ю., Баранчев В. П., Гунин В. Н. Инновационный менеджмент // Управление организацией: / Науч. ред.: Поршневу Анатолий Георгиевич, З. П. Румянцеву, Н. А. Саломатин. М. : ИНФРА-М, 2016. Гл. 4. С. 298-406.

Научно-техническое развитие имеет свойство кумулятивности, на каждом этапе развития происходит накопление знаний и опыта, который позволяет решать более сложные задачи следующего этапа³³.

Возможность внедрения новых открытий во многом зависит от накопленных знаний и опыта нововведений. Инновационная деятельность в условиях рыночных отношений, выявляя реальные проблемы, определяет уровень их сложности, находит пути решения и направляет ресурсы на решению имеющихся проблем в условиях конкретных предприятий.

Понимая необходимость нововведений, предприниматели вынуждены сопоставлять размер предстоящих затрат с результатами инновационной деятельности.

Анализ спроса и предложения на инновации в товарном или сервисном производстве позволяет выявить отрасли экономики, в которых необходимо применять стимулирующие меры воздействия для активизации инновационной деятельности и разрабатывать стимулирующие механизмы для каждого конкретного случая.

Научно-технические достижения могут оставаться невостребованными, пока не появится спрос на нововведение. В связи с чем в развитие национальной инновационной экономики определяющим условием инновационной деятельности является спрос на инновацию, который появляется при определенных экономических условиях использования в производстве.

Таким образом, развитие инновационной деятельности в отраслях экономики предопределяется экономическими условиями.

Другая теория инновационного развития экономики с ситуацией сложившейся на рынке, создание новых производств и модернизация старых. Согласно данной теории на необходимость инновационной деятельности влияют научный потенциал, потребности потребителей, конкуренция,

³³Ляшин А. Стратегии коммерциализации инноваций – мост между инноватором и бизнесом / А. Ляшин // Экономика и жизнь. – 2011. – №36. – С. 78-84.

стратегии субъектов хозяйствования. Установлено, что **на** деятельность предприятия влияют множество факторов, они взаимосвязаны, влияют друг на друга и действуют в совокупности, что не позволяет определить преимущественные факторы.

Успешная организация инновационной деятельности автотранспортного пассажирского предприятия зависит от соблюдения принципов инновационной деятельности, которые подразделяют на основополагающие и специфические принципы. Ермасов С.В. и Ермасова Н.Б.³⁴ выделяют следующие основные принципы инновационной деятельности (ИД), свойственные любой системе:

1. Целевая направленность или непрерывность протекания инновационного процесса;
2. Системность, что предполагает уточнение функций, их исполнителей, взаимосвязь между ними;
3. Адаптация к изменениям происходящих к внешней и внутренней среде предприятий;
4. Делегирование полномочий и ответственности подразделения, ответственными за внедрении инноваций в предприятии;
5. Повышение результативности с целью сокращения времени цикла, роста конкурентоспособности новых продуктов, реагировании на спрос клиентов и другие;
6. Уровневые взаимодействия между элементами инновационной системы по вертикали и горизонтали.

Поэтому при организации инновационной деятельности выделяют следующие специфические принципы³⁵:

1. Формирование стимулирующих условий по поиску и внедрение инноваций.

³⁴Инновационный менеджмент: учебник для вузов / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова. – Москва: Высшее образование, 2011. – 504 с.

³⁵Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: 6-е изд./ Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. - 145 с.

2. Перспективными бывают инновации связанные с удовлетворением потребностей потребителей.
3. ИД должна базироваться на общих целях и задачах предприятия.
4. ИД должна способствовать параллельному выполнению инновационных процессов.
5. Организации управления ИД основывается на принципе единоначалия, то есть во главе деятельности стоит руководитель предприятия.
6. Каждое структурное подразделение выполняет оптимальный набор задач, связанных с ИД, должны иметь единые задачи, которые должны быть рационально выбраны.
7. В ИД должен быть использован имеющий ресурсный потенциал предприятия.

По нашему мнению, представленные принципы организации инновационной деятельностью являются не окончательными и могут быть дополнены, исходя из целей исследования. В нашем случае, при управлении инновационной деятельностью автотранспортного пассажирского предприятия, необходимо учитывать принцип мультипликатора, который проявляется в том, что внедрение одного крупного новшества может способствовать появлению дополнительных или сопутствующих нововведений.

По нашему мнению, основными видами инновационной деятельности автотранспортных предприятий являются:

- подготовительная деятельность связана с приобретением нового технического оснащения предприятия, внесением изменений в стандарты и контроль качества в соответствии с новым технологическим процессом;
- совершенствование технологического процесса, повышение квалификации работников, их переподготовки для работы на современном оборудовании и технологиями;
- маркетинговые исследования новых услуг новых рынков, повышение заинтересованности потребителей, рекламные мероприятия;
- управление созданным инновационным проектом.

Значение инновационной деятельности для автотранспортного предприятия раскрывается в функциях, которые она выполняет. В научной литературе выделяют две основные функции инвестиционной деятельности:

- как источника финансовых ресурсов;
- как стимулирование инновационной активности.

Обе функции взаимосвязаны и основываются на выгоде, которую получает автотранспортное предприятие от инновационной деятельности. Первую функцию, как источник финансовых ресурсов для предприятия, можно разделить на две подфункции: воспроизводственную и инвестиционную. Получая прибыль от инновационной деятельности, автотранспортное предприятие может использовать её на расширение своей деятельности или инвестировать в новые инновации, обеспечивая воспроизводство инновационной деятельности.

В тоже время прибыль получаемая, от инновационной деятельности является источником финансовых ресурсов государственных бюджетов разных уровней.

Получаемые выгоды автотранспортным предприятием от инновационной деятельности оказывают стимулирующее воздействие на активизацию поиска инноваций, систематическое внедрение новшеств, расширение инновационной деятельности. Тем самым оказывают влияние на развитие социально-экономического положения региона и государства.

Опыт инновационного развития зарубежных стран показывает, что осознание руководством государства необходимости инновационной деятельности недостаточно для реального его воплощения. Инновации реализуются при условии интереса к ним предпринимательских субъектов имеющих экономические возможности. Объективная необходимость инновационной деятельности должна доказываться возможностью использования научных результатов в практической деятельности и получения дополнительного эффекта. Следовательно, для формирования и развития инновационной деятельности необходима соразмерность условий и

способностей всех участников экономической системы, что обеспечит качественно новое развитие экономики государства.

Таким образом, инновационная деятельность как сложный и многогранный процесс с одной стороны нуждается в государственном управлении и поддержке, с другой требует объединения государства и предпринимательства в целях привлечения капиталовложений, формирования условий для организации инновационного процесса и внедрения научно-технических достижений в национальную экономику.

1.2. Исследование механизмов и методов управления инновационной деятельностью транспортных предприятий

В новых условиях инновационное развитие считается эффективным принципом стратегического управления и организации предприятий различных сфер экономики. Анализ опыта мировых стран показывает, что конкуренция требует от предприятий, требует заниматься ИД. Это наглядно выделяется в предприятиях транспорта, особенно на основе применения новых принципов управления технологий перевозочного процесса и предоставления услуг и др.

Современное состояние пассажирских автотранспортных предприятий требует коренных изменений в организации перевозок и всей хозяйственной деятельности. Усиление конкуренции, повышение требований к качеству услуг потребителей, достижения науки и техники определяют переход на путь инновационного развития, способствующего их экономическому развитию. Внедрение новшеств в деятельность предприятия является сложным и длительным процессом, что требует разработки механизмов, которые обеспечат условия для трансформации и развития инновационной деятельностью. В связи, с чем необходимо определиться, что понимается под термином «механизм».

Изначально данный термин имел техническое назначение, так как означает машина, оборудование и трактовался как «система, предназначенная для преобразования движения одного или нескольких тел в требуемое

движение других тел³⁶». Намного позже дефиниция «механизм» получила распространение в экономической науке. В настоящее время, в экономической литературе существуют различные толкования этого термина. Так Ф.Л. Бык и В.Г. Китушин, исследуя механизмы развития, пришли к выводу, что экономическим механизмом являются «преобразования «входа» в «выход» при помощи системы с известной конструкцией и известным алгоритмом»³⁷, тем самым подчеркивают важность последовательности в преобразованиях. В.В. Лопатин и Л.Е. Лопатина считают, что механизм - это комплекс процессов, являющихся основой какого-то явления. Н.Н. Моисеев термин «механизм» применяет к системе управления механизмом и считает, что механизм представляет «систему процедур, формирующих решение или правила его принятия»³⁸.

Представленные взгляды трактуют понятие «механизм», исходя из целей своего исследования, и имеют право на существование. Однако в рассмотренных определениях не прослеживаются, на какие конкретные цели направлены преобразования, явления или решения.

По нашему мнению, В.В. Свечникова в авторской трактовке понятия «механизм» раскрывает экономическую сущность этого понятия. Ученый считает, что экономический механизм - это «совокупность форм, методов и мер организационного и экономического характера, позволяющих производственной системе непрерывно функционировать»³⁹.

В широком смысле экономическим механизмом считается «совокупность методов и средств воздействия на экономические процессы, их регулирование»⁴⁰.

³⁶Новый энциклопедический словарь. М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. –С. 857 (1456 с.)

³⁷Бык Ф.Л., Китушин В.Г. Механизмы развития и управление ими // Менеджмент в России и за рубежом. 2008. № 4.-С.94-97

³⁸Гальперин С.Б., Кеневич Е.С. Организация управления инновационным развитием в корпоративной структуре. М.: Институт микроэкономики, 2007. –С. 87 (194 с.)

³⁹Свечникова В.В. Организационно-экономический механизм инновационного развития корпоративных структур :дисс. ... канд. экон. наук: / В.В. Свечникова 08.00.05. Екатеринбург, 2010. – С.67 (200 с.)

⁴⁰Современный экономический словарь. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б М.:ИНФРА-М, 2006- С.456.

Представленные в научной литературе трактовки понятия «механизм» по своей сущности сходятся в том, что механизм состоит из разного рода элементов, которые взаимосвязаны и при взаимодействии способствуют развитию объекта. В тоже время в современной науке сформировалось несколько подходов к рассмотрению механизма.

Первое направление рассматривает механизм, как инструмент управления воздействующий на развитие объекта. В структуре такого механизма присутствуют: управляемый объект или элемент, на которое оказывается воздействие (экономика страны, отрасли, организации или предприятия индивидуальное предпринимательство и др.); управляющий центр - элемент, осуществляющий воздействие (государственные органы всех видов власти, корпоративные управленческие центры, руководство предприятия и др.); субъекты управления-элементы, выполняющие функциональные обязанности (организации или предприятия, их подразделения, физические лица и др.); методы и способы управления; условия, влияющие на функционирование механизма (внешние и внутренние); ресурсное обеспечение.

В зависимости от используемых методов и способов воздействия на развитие объекта управления механизмы подразделяются «на организационные, институциональные, финансовые, природоохранные, социально-экономические, инвестиционные, инновационные, адаптационные, трансфертные, концессионные, антикризисные и т. д.».

Кроме того, по характеру воздействия механизмы могут быть стимулирующие, способствующие реализации поставленных целей и мотивации достижению этих целей, а механизм принуждения охватывает правила действий или поведения предприятий.

Второе направление рассматривает взаимодействия субъектов и основывается на принципах и последовательности выполнения определенных действий между ними. Центром выступает функция организации и контроля выполнения правил, разработанных заинтересованными субъектами.

Третий подход определяет экономический механизм как последовательность взаимосвязанных экономических явлений. А. Кульман к таким экономическим механизмам относит: механизмы открытого типа, так как результатом действия такого механизма является новое, отличное от исходного экономического явления (механизм равновесия, механизм превращения капитала в доход и др.) и механизмы закрытого типа которые воспроизводят

исходное явление в больших или меньших масштабах (экономический механизм развития рынка, механизм экономического развития региона и др.)⁴¹.

Иванов Н. делит механизмы на «рыночные, действующие на основе саморегулирования, «командно-иерархическую вертикаль» и информационно-сетевые, основанные на горизонтальных взаимных связях элементов системы»⁴². Роль центра в «рыночных» механизмах выполняет «невидимая рука» А. Смита, в «командно-иерархическом вертикале» - управляющий центр, в информационно-сетевом механизме центром является орган, координирующий взаимодействие всех участников.

Исследование различных подходов к понятию «экономический механизм» показало, что механизм создается и может иметь различные типы, в зависимости от целей и области применения (рис. 2.)

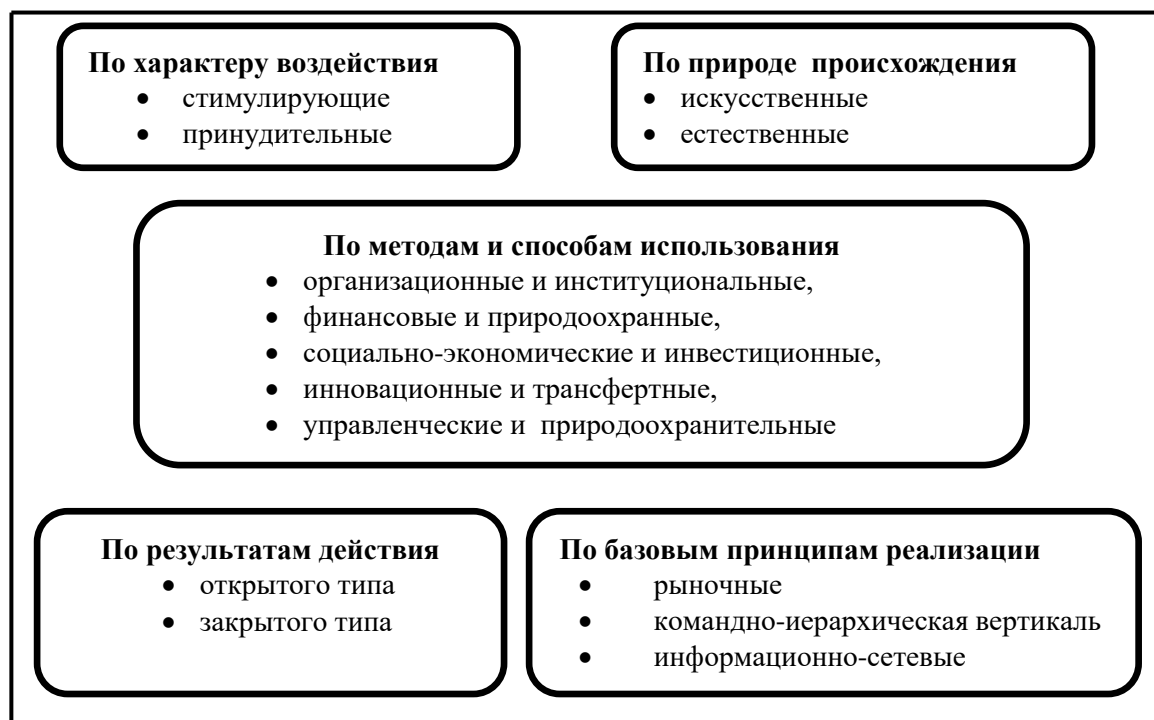


Рисунок 2 - Классификация экономических механизмов⁴³

⁴¹Кульман А. Экономические механизмы.– М.: Издат. группа «Прогресс»; «Универс»,1993. – С. 17

⁴²Иванов Н. Глобализация и общество: проблемы управления // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 4. – С. 6.

⁴³Составлено по: Кульман А. Экономические механизмы.– М.: Издат. группа «Прогресс»; «Универс»,1993. – С. 17 ;Гуриев С., Плеханов А. Экономический механизм сырьевой модели развития // Вопросы экономики. – 2010. – № 3. – С. 3–10; Иванов Н. Глобализация и общество:проблемы управления // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 4. – С. 6 .

Важно заметить, что предприятия в процессе своей деятельности используют комбинацию различных механизмов и направлений с учетом их сложности.

Исследуемые ранее понятия инновационный процесс, инновационная деятельность позволили сделать вывод, что по своей сущности это сложные и многогранные категории. В связи, с чем возможно предположить, что механизм инновационного развития имеет непростую структуру в сравнении с экономическим механизмом.

Тому подтверждение опыт зарубежных стран, который показывает, что развитие ИД на предприятиях основывается на комплексе мероприятий, управленческих решений. Тогда управление инновационным развитием предприятий, и в том числе АТП осуществляется на основе использования организационно-экономического механизма.

А.А. Кульман утверждает, что «организационно-экономический механизм - это фиксированная совокупность и ранжированная последовательность экономических явлений»⁴⁴.

В.А. Колоколов определяет инновационный механизм как «организационно-экономическую форму осуществления инновационной деятельности и способствования ее проведению, поиска инновационных решений, а также рычаг стимулирования и регулирования этой деятельности»⁴⁵.

Ю.С. Глазкова считает, что инновационный механизм - это «совокупность взаимосвязанных организационных, технико-экономических и иных элементов (таких, как инновации, персонал, техника и технология, информационное обеспечение и др.), а также правил и порядок действий, обеспечивающих возникновение, внедрение, протекание, контроль и регулирование инновационных процессов»⁴⁶.

⁴⁴Кульман А. Экономические механизмы.– М.: Издат. группа «Прогресс»; «Универс»,1993-С.15

⁴⁵Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательских систем. М.: Издательство Российской экономической академии, 2001. С. 123 (260 с.)

⁴⁶Глазкова Ю.С. Формирование механизма инновационного развития промышленного предприятия :дисс. ... канд. экон. наук./ Ю.С. Глазкова 08.00.05. Челябинск, 2011. - С. 56.

Главная цель формирования организационно-экономического механизма управления ИД предприятия является обеспечение использования всех ресурсов, инструментов и системы взаимодействия между подразделениями.

Основными элементами организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью предприятия считаются методы и инструменты для реализации программы их инновационного развития или планы. Наиболее часто, методы, используемые в управлении инновационной деятельностью, подразделяются на организационные, правовые, экономические, инструменты - аналитические, стимулирующие.

Правовые методы нужны для правового сопровождения ИД предприятия, а экономические направлены для аналитического обеспечения, оценки результатов внедрения инноваций в предприятиях. Помимо этого, проводится промежуточная оценка инновационной деятельности, по результатам которой возможна корректировка программ и планов.

Организационные методы обеспечивают оптимальные условия для достижения целей инновационной деятельности.

По нашему мнению, для эффективного функционирования организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автопредприятия должны быть использованы организационно-технические (новые технологии, оборудование, подвижной состав) и информационные методы (проведение мониторинга, создание информационной базы).

Кроме того используются стимулирующие инструменты для активизации инновационной деятельности, повышение заинтересованности работников в улучшении деятельности и уровня инновационной активности предприятий.

Основу формируемого организационно-экономического механизма управления инновационной деятельности составляют центр и субъект воздействия. Исходя из специфических принципов организации инновационной деятельности, центром механизма является руководитель предприятия, который определяет цели и направления инновационной деятельности. Субъектами организационно-экономического механизма управления

инновационной деятельностью предприятия являются специальные созданные подразделения, которые отвечают за обеспечение инновационной деятельности, специалисты и т. д.

«Формирование обеспечивающих структур механизма является одним из важнейших условий целостности механизма, его экономичности и обеспечения взаимодействия его пространственно-структурной, процессной организации и экономических методов воздействия»⁴⁷.

Разработка и построение механизма развития инноваций основывается на общих и специфических принципах.

Общие принципы создания механизма развития инноваций представляют принципы, положенные в основу развития экономических систем, которые были сформированы А.А. Богдановым⁴⁸ (рис.3).



Рисунок 3 - Общие принципы организации систем

⁴⁷Щетинина И.В. Организационно-экономический механизм повышения конкурентоспособности продукции промышленного предприятия / И.В. Щетинина // Организатор производства. – 2014. - № 3 (62). – С. 76.

⁴⁸Богданов А.А. Тектология:(Всеобщая организационная наука). В 2-х кн.: Кн. 1./Редкол. Л. И. Абалкин (отв. ред.) и др./Отд-ние экономики АН СССР. Ин-т экономики АН СССР.— М.: Экономика, 1989. –С.102

Универсальные принципы А.А. Богданова действующие в рамках организации, нуждаются в дополнении с учетом особенностей природы инновационного развития.

Р.А. Фатхутдинов, С.Б. Гальперин⁴⁹, Ю.П. Анискин⁵⁰ и др. в своих научных трудах, связанных с вопросами инновационного развития, отмечают, что при организации инновационной системы необходимо помимо универсальных принципов учитывать следующие принципы:

1. Сбалансированность или оптимальность. Необходимость данного принципа связана с ограниченностью ресурсов направленных на инновационное развитие и предполагает оптимальное их распределение.

2. Ускорение. Данный принцип акцентирует внимание на интенсивном появлении новых видов продуктов, процессов, технологий и т. д., так как растут и усложняются общественные потребности.

3. Непрерывность. Этот принцип ориентирует хозяйствующий субъект на стабильное развитие, которое достигается постоянным движением вперед.

4. Адаптивность. Созданный механизм должен быть эластичным, легко приспособляемым к изменениям внутренних и внешних факторов.

5. Экономическая эффективность. Затраты, связанные с созданием механизма, должны дать положительный наибольший эффект.

Предложенные экономистами механизмы развития инноваций имеют практическое значение и рассматриваются в зависимости от целей проводимых исследований. Так, В.А. Колоколовым исследуется механизм инновационного развития промышленного предприятия, в котором основное внимание отводится финансированию развития инноваций в деятельности предприятия и разработке и внедрению новшеств⁵¹.

⁴⁹Гальперин С.Б., Кеневич Е.С. Организация управления инновационным развитием в корпоративной структуре. М.: Институт микроэкономики, 2007. 194 с.

⁵⁰Анискин Ю.П. Корпоративное управление инновационным развитием: монография. М.: Омега-Л, 2007. 411 с.

⁵¹Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательских систем. М.: Издательство Российской экономической академии, 2001. - С. 153.

В тоже время в предлагаемом механизме не просматривается структурированная последовательность действий, которая позволяет рассматривать потребность в инновационных преобразованиях и полученными результатами. Предложенный механизм включает разработку новшеств в технической сфере, что не всегда возможно на некоторых предприятиях. Инновационные изменения возможны при наличии финансовых ресурсов, которым в разработанном механизме не уделено внимание.

Механизм развития инноваций А.А.Трифиловой имеет сложную структуру, в которой особое место занимает количественная оценка потребности в инновационном развитии предприятия. Автор обращает внимание на источники ресурсов необходимых для инновационных изменений и предлагает поэтапную структуру механизма развития инноваций.

По поводу предлагаемого механизма инновационного развития, необходимо заметить, что оценка необходимости разработки механизма развития инноваций построена на показателях инновационной активности. Автор не учитывает, что некоторые предприятия в прошлом могли и не внедрять новшества, следовательно, оценить им потребность в инновациях не представляется возможным. Направленность механизма на техническую технологическую сферу деятельности ограничивает применение предлагаемого механизма. Изменения в деятельности предприятий всегда связаны с затратами, и поэтому хозяйствующий субъект интересуется результатом преобразований и его эффективность, на что в механизме не нашло отражение⁵².

Аналогичный подход к построению механизма инновационного развития и у В.В. Свечниковой, которая считает, что разработке механизма инновационного развития корпоративной структуры должна предшествовать оценка состояния развития инноваций в корпоративной структуре⁵³.

⁵²Трифилова А.А. Управление инновационным развитием предприятия/А.А. Трифилова. М.: Финансы и статистика, 2003. - С.76

⁵³Свечникова В.В. Организационно-экономический механизм инновационного развития корпоративных структур :дисс. ... канд. экон. наук/В.В. Свечникова. 08.00.05. Екатеринбург, 2010. – (200с)

По нашему мнению, такая оценка не всегда возможна и обязательна, так как хозяйствующие субъекты могут находиться на разных этапах инновационного развития.

В представленном механизме управления развитием инноваций И.А. Кузовлевой, С.Г. Кузнецовым и О.Г. Кураленко основной упор делается на государственное и региональное управление инновационной деятельностью субъектов экономики, что является, бесспорно, верным, так как в современных условиях переход на инновационное развитие без участия государства практически не возможен. Разработанный механизм управления инновационным развитием группой ученых адаптирован к предприятиям промышленности, поэтому основной акцент сделан на технические и технологические инновации и не рассмотрены другие их виды⁵⁴.

Таким образом, рассмотренные механизмы инновационного развития позволяют сделать заключение, 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. В тоже время при разработке механизма управления развитием инноваций каждый хозяйствующий субъект должен опираться на накопленный опыт в данном аспекте и общеизвестных требованиях к построению механизмов развития.

В связи с чем, используя результаты анализа, предложенных механизмов инновационного развития, выделены основные требования к разработке механизма управления развитием инноваций на пассажирских автотранспортных предприятиях:

⁵⁴Кузовлева И.А., Кузнецов С.Г., Кураленко О.Г. Механизм управления инновационным развитием предприятий промышленности // Управление экономическими системами. [Электронный ресурс]. Режимдоступа: www.uecs.ru.(Дата обращения 2.10.2018)

1. В механизме инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия в форме логико-структурной схемы должны быть отражены все действия, связанные с переходом на новый путь развития;

2. Механизм должен затрагивать все направления деятельности пассажирского автотранспортного предприятия: техническое, технологическое, организационное, управленческое и т.д.

3. Построение механизма управления развитием инноваций должно охватывать ресурсное обеспечение нововведений;

4. Функционирование механизма управления развитием инноваций пассажирского автотранспортного предприятия должно отслеживаться количественными показателями, позволяющих оценить эффективность управления развитием и результатов введения новшеств;

5. Направление механизма инновационного развития должно соответствовать проводимой политике и целям пассажирского автотранспортного предприятия;

6. Принятые программы инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия должны отражать реальные возможности и способности хозяйствующего субъекта;

7. Инновационное развитие пассажирского автотранспортного предприятия должно быть основано на современных научных достижениях, имеющих практическое применение;

8. Механизм инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия должен быть построен на основе существующих нормативно-правовых актов по вопросам в области инноваций и соответствовать государственным и региональным программам инновационного развития.

Учитывая сформулированные принципы и функции управления, предлагается следующее структурно-логическое построение организационно-экономического механизма управления инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия, которое показано на рисунке 4.

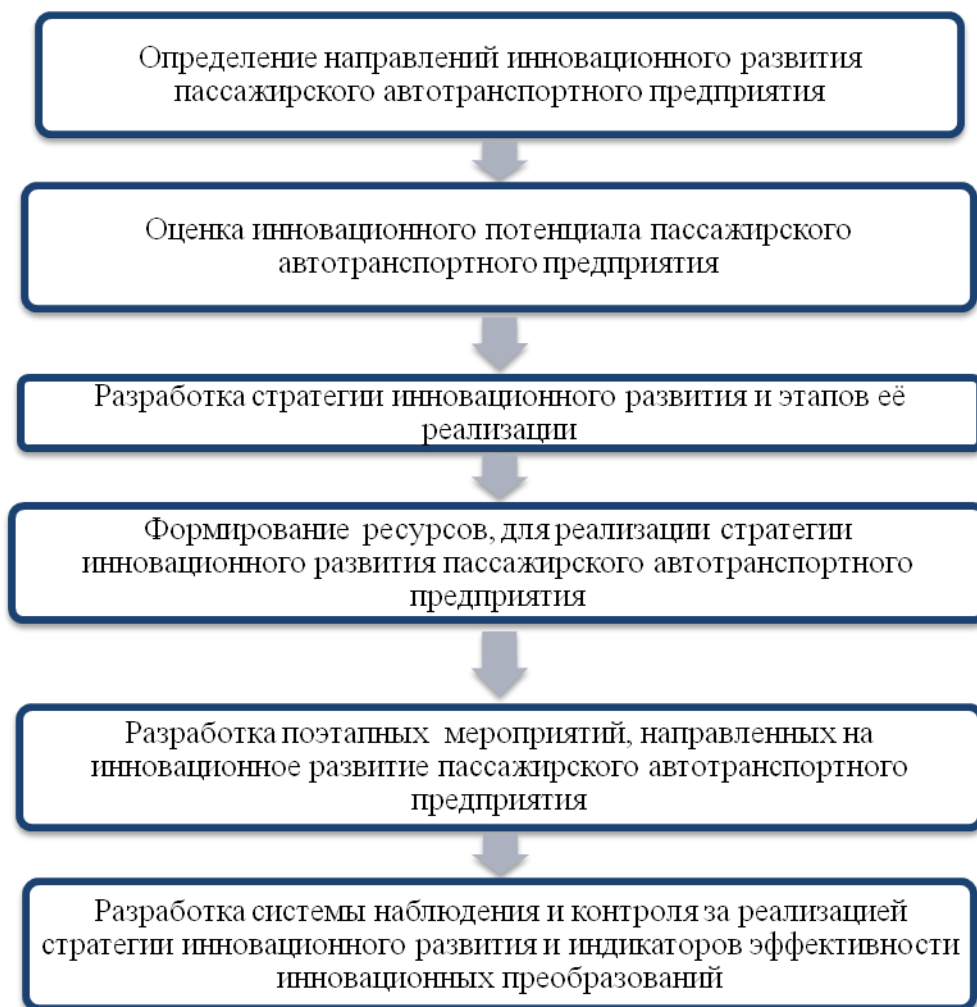


Рисунок 4-Структурно-логическая схема построения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия
(составлено автором на основе: [Источник:183, 184, 193])

Построение организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия на пассажирском автотранспортном предприятии, начинается с определения сфер деятельности предприятия, возможных и необходимых для внедрения инноваций (инновационного менеджмента услуг, изменения номенклатуры транспортных услуг и др.). Исследование проводится с помощью таких методов как анкетирование, фокус-группы, опросы. На основе полученных результатов формируется портфель инновационных изменений в деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

На следующем этапе по каждому виду инновационных изменений разрабатывается план мероприятий, в котором отражаются не только проводимые мероприятия, но и затраты на их проведение. Результатом данного этапа должны стать конкретные действия предприятия, связанные с внедрением инноваций и расчет необходимых денежных средств на выполнение этих действий.

Далее определяются внутренние и внешние источники финансовых ресурсов. Внутренними источниками являются собственные средства пассажирского автотранспортного предприятия, прибыль, накопленные амортизационные отчисления. При недостаточности средств из внутренних источников предприятие может воспользоваться внешними источниками (кредит, лизинг, фонд развития и др.).

Определив финансовую составляющую механизма, оценивается инновационный потенциал пассажирского автотранспортного предприятия. Основное внимание уделяется определению наличия квалифицированных кадров способных реализовать намеченные инновационные изменения. При отсутствии или недостаточности таковых, пассажирское автотранспортное предприятие приглашает внешних специалистов и создает группу ответственную за внедрение инновационных изменений в деятельность предприятия.

Созданная группа, разрабатывает проект программы инновационного развития ПАТП, которая утверждается руководством и становится официальным документом предприятия. Реализацию принятого документа рекомендуется начать с доведения до коллектива предприятия содержания, значения и необходимости внедрения инноваций. Это будет способствовать снижению у коллектива реакции сопротивления на внедряемые новшества.

Заключительным этапом является разработка системы мониторинга. Такая система позволяет не только вести наблюдение за процессом инновационных изменений, но и анализировать, при необходимости вводить коррективы в процесс реализации программы. В конечном итоге своевременно

реагировать на возникающие проблемные ситуации. В функцию мониторинга входит также оценка эффективности от внедрения инноваций по установленным показателям.

Таким образом, разработка и внедрение механизма управления инновационными изменениями в деятельность ПАТП будет началом перехода на инновационный путь, что приведет к экономическому росту предприятия.

Реализация механизма управления развитием инноваций основывается на определенных инструментах, которые используются на определенных этапах процесса инноваций. Сгруппированные инструменты по выделенным признакам отражены в таблице 1.2.

Представленные инструменты имеют общий характер и могут быть использованы при нововведениях на любом предприятии и скорректированных в зависимости от отрасли деятельности.

Таблица 1.2

Классификация инструментов управления инновациями

Признак	Инструмент
Организационные формы	- Создание центров, подразделений или малых инновационных групп в системе управления организацией - Выделение малых инновационных предприятий в качестве самостоятельного бизнеса - Интеграция, основанная на инновациях
Источники финансов и рычаги стимулирования	- Собственный капитал организации - Государственные ссуды - Заемные средства - Налоговые преференции - Ускоренная амортизация
Источники новшеств	- Приобретение новых готовых технологий, торговых марок, ноу-хау и др. - самостоятельные исследования, изобретения
Трансфер технологий	- Поиск - Изучение - Передача - Освоение - Использование
Право собственности на технологию	- Разработка - Освоение - Патентирование - Коммерческое использование

Составлено автором на основе: [Источник: 2,12, 15, 198]

В аспекте проводимого исследования, наибольший интерес представляют организационные формы инновационной деятельности.

Опыт многих зарубежных стран по организации инновационной деятельности на предприятии доказывает, что при переходе на инновационный путь развития одной из эффективных организационных форм инновационной деятельности является формирование новых предприятий, подразделений, центров или малых инновационных групп. Так на американских предприятиях создаются центры инноваций, японские фирмы организуют большое количество рабочих инновационных групп.

В любом случае создание системы управления инновационными процессами требует реорганизации структуры предприятия. Основной функцией созданных структур является анализ направлений внедрения инноваций, разработка и внедрение новых направлений деятельности, мониторинг инновационного процесса на предприятии. В состав созданных структур входят специалисты по различным профилям. Малые инновационные группы могут функционировать постоянно или создаваться на определенный срок разработки и внедрения новшеств. Такие группы не являются самостоятельными и подчиняются руководству предприятия.

Инновационные подразделения создаются для научно-технической деятельности, входят в структуру предприятия, финансируются за счет средств хозяйствующего субъекта.

Преимуществом создания новых инновационных структур является то, что разработки осуществляются для конкретного предприятия с учетом всех его преимуществ и передаются для внедрения в производственный процесс. Тем самым сокращаются затраты и ускоряется процесс выпуска товара или услуги на рынок.

В последнее время наиболее часто стали создаваться децентрализованные инновационные структуры, которым передается право самостоятельно решать вопросы хозяйственной деятельности в пределах выделенного бюджета.

Интеграция, основанная на инновациях, может осуществляться в двух формах: поглощение и на основе договорных отношений.

Инициатива поглощения в большинстве случаев исходит от малых инновационных предприятий, которые испытывают затруднения в финансовых средствах необходимых для развития. Поглощение при условии заинтересованности крупного предприятия в результатах деятельности малого инновационного предприятия. Малое инновационное предприятие теряет свою финансовую и хозяйственную самостоятельность.

Интеграция на основе договорных отношений предполагает долгосрочное сотрудничество крупных промышленных и малых инновационных предприятий.

Интеграция крупных и малых предприятий позволяет реализовать новый товар или услугу на рынке или модернизировать технологию производства для практической деятельности предприятия.

Интеграция, основанная на инновациях обладает свойством синергетического эффекта от объединения инновационных достижений и производства⁵⁵.

Рассмотренные организационные формы механизма управления инновационной деятельностью, позволяют сделать заключение, что наиболее приемлемой формой для автотранспортного пассажирского предприятия является создание малых инновационных групп, состоящие из специалистов разного профиля и подчиняющиеся руководителю.

Обобщенная модель организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью автотранспортного пассажирского предприятия показана на рисунке 5.

⁵⁵Агеев А., Громбал П. Стратегии, инновации, модели // Экономические стратегии. – 2007. - № 5-6. – С.58- 65.

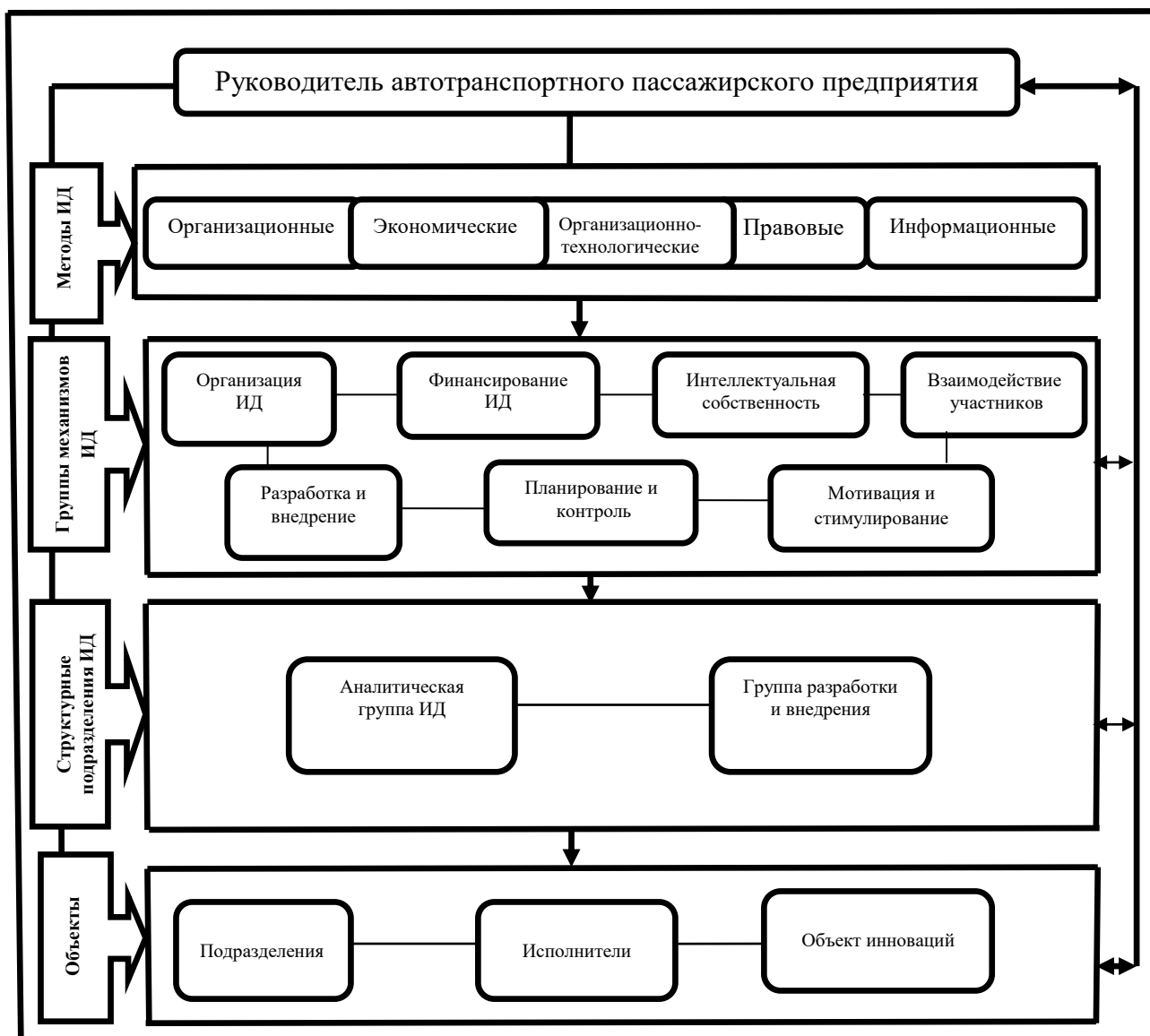


Рисунок 5 - Схема организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью автотранспортного пассажирского предприятия (составлено автором)

В функции аналитической малой группы входят поиск источников финансирования, расчет затрат, планирование и контроль, разработка предложений по развитию и совершенствованию процессов инновационной деятельности, мониторинг внутренней и внешней экономической среды.

Группа разработки и внедрения занимается поиском инноваций, разработкой мероприятий по внедрению, доводит до руководителя и после утверждения проводит запуск инновационного проекта.

В состав групп входят специалисты-представители разных сфер деятельности: финансисты, инженеры, экономисты, маркетологи и прочие.

В функции аналитической малой группы входят поиск источников финансирования, расчет затрат, планирование и контроль, разработка предложений по развитию и совершенствованию процессов инновационной деятельности, мониторинг внутренней и внешней экономической среды.

Группа разработки и внедрения занимается поиском инноваций, разработкой мероприятий по внедрению, доводит до руководителя и после утверждения проводит запуск инновационного проекта.

Таким образом, внедрение новшеств в деятельность предприятия является длительным процессом, что требует разработки механизмов, которые обеспечат условия для трансформации и развития инновационной деятельностью. В тоже время механизм управления инновационной деятельностью по своей природе имеет сложную структуру, так как объединяет два механизма: организационный и экономический. Сформированный организационно-экономический механизм управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия будет иметь целенаправленный алгоритм действий, методы, инструменты и рычаги, реализация которых будет способствовать переходу на новый уровень развития, что позволит повысить конкурентоспособность на текущий момент и на перспективу. Отсутствие единого механизма, особенности функционирования, положение на рынке, финансовое обеспечение, опыт внедрения инноваций, наличие специалистов в этой области и другие условия предопределяют самостоятельную разработку механизма управления инновационной деятельностью.

Эффект получаемый от инновационной деятельности имеет сложную структуру. Первая сложность, заключается в том, что составляющие эффекта не могут выражаться в единых измерениях и поэтому невозможно определить совокупный эффект, вторая - объединение всех составляющих возможно при условии их количественного выражения, что требует расчет относительной

значимости элементов совокупного эффекта. В то же время каждый из элементов индивидуален и имеет субъективную характеристику.

1.3. Особенности и проблемы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий

Современная политика Республики Таджикистан ориентирована на повышение качества жизни населения, одним из направлений решения поставленной задачи является обеспечение населения качественно новыми услугами перевозки пассажиров автомобильным транспортом, что непосредственно связано с инновационной деятельностью транспортных предприятий.

Техническое и технологическое отставание транспортной отрасли от современных достижений науки и техники в этом направлении, жесткая конкуренция на рынке предопределяют необходимость инновационного развития транспортных организаций.

В республике создана институциональная основа для развития инновационной деятельности. Был принят ряд законов и других нормативно-правовых документов, регулирующих деятельность в инновационной сфере. Разработана и принята Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг. (от 30 апреля 2011 года № 227).

Созданные правовые условия и государственная программа не оказали существенного влияния на активизацию инновационной деятельности в стране и в частности в транспортном секторе экономики. В связи, с чем наблюдается низкий уровень инновационной активности, высокотехнологическая продукция занимает незначительную долю в структуре промышленности и экспорта, состояние материально-технического обеспечения для развития науки не соответствует современным требованиям.

Автотранспортные предприятия страны являются основными перевозчиками населения в стране. Более 85% поездок городского и сельского населения осуществляется автомобильным транспортом общего пользования,

который является частью социальной инфраструктуры и создает условия жизнеобеспечения для населения⁵⁶.

Многие исследования ученых по вопросам влияния пассажирского автотранспорта на развитие городов или других административно-территориальных единиц доказывают, развитие пассажирского автомобильного транспорта оказывают значительное влияние на их развитие.

Состояние и развитие пассажирского автомобильного транспорта может оказывать благоприятное влияние на социально-экономическое развитие региона или замедлять его развитие.

С развитием рыночных отношений позволило создать сектор предпринимательства - предоставление услуг по перевозке пассажиров, который имеет поступательное развитие. Частный бизнес в этой сфере создается по инициативе предпринимателей и имеет своей целью получение прибыли.

Несмотря на развитие этой социальной сферы экономики, предпринимательство сталкивается с рядом проблем, основными из которых являются:

- в связи с ограниченностью денежных средств частными предпринимателями приобретаются транспортные средства, бывшие в эксплуатации и превышающие предельный износ;
- отсутствие нормативно-правовой базы, регулирующей взаимодействия государственных органов управления и предпринимателей в секторе услуг по перевозке пассажиров;
- отсутствие единых норм в ценообразовании;
- отсутствие дорог с твердым покрытием на отдельных территориях региона;
- несоответствие городских дорожных сетей современным требованиям и транспортному потоку;
- миграция квалифицированных кадров.

⁵⁶Хегай Ю.А., Девинаова В.В., Мухина К.А., Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / – Красноярск, Сибирский федеральный университет 2012.- С.55 (229с.)

За последнее время заметно сократилось воспроизводство и приобретение новых транспортных средств, что привело к критическому уровню состояния состава автобусов. До 60% на линиях работают автобусы, срок полезного использования которых уже истек, что перевозки делает не безопасными. Частый ремонт и простои автобусов снижают эффективность деятельности транспортных предприятий, так как увеличиваются расходы, связанные с эксплуатацией. Низкая эффективность приводит к росту себестоимости и вынуждает предпринимателей увеличивать транспортные тарифы, что в конечном итоге отражается на потребителях.

В существующем законодательстве по вопросам функционирования транспортных предприятий существуют некоторые противоречия:

- не нашло отражение функциональные действия местных органов по организации транспортных услуг населению;
- не конкретизированы меры и направления государственной поддержки предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров;
- не отлажен механизм конкурсного доступа к преимущественным линиям.
- не разработаны нормативы транспортной обеспеченности территориальных образований.

Наукой доказано, что уровень мобильности населения влияет на развитие территорий. Обеспечение этого уровня во многом зависит от уровня предоставления услуг транспортными организациями, основной услугой является перевозка населения. Особенность транспортных услуг заключается в том, что в процессе предоставления поставщиком услуги происходит прямой контакт с потребителем этой услуги. Такие виды услуг называют «чистыми» и качественное выполнение их является основным условием удовлетворения потребностей населения. Следовательно, повышение качества предоставления услуг транспортными предприятиями является одной из приоритетных задач этих предприятий, решение которой возможно при инновационном развитии предприятий пассажирских автотранспортных предприятий.

Использование методов управления качеством обслуживания, помогает выявить причины низкого качества и резервы повышения качества. Инструментом, позволяющим повысить качество услуг, является инновационный менеджмент услуг⁵⁷.

В управлении качеством услуг по перевозке пассажиров необходимо применять инновационно-ориентированный подход, предусматривающий разнообразные направления развития и уровни нововведений.

Транспортное предприятие находится на нижнем уровне и осуществляет выполнение самой услуги, следовательно, на этом уровне должны внедряться новшества, связанные с технологией предоставления услуги и используемого транспорта.

Изменение технологий предоставления услуг с учетом новшеств связано с расширением и обновлением ассортимента услуг более высокого качества. При этом новые виды услуг и технология их предоставления заимствованы из различных источников или разработаны на основе анализа спроса потребителей на услуги. Внедрение новых технологий предоставления услуг вызывает необходимость введения новых функций в деятельности транспортного предприятия.

Таким образом, нововведения в технологическую систему транспортного предприятия автоматически приводят к функциональным изменениям действующего предприятия.

Пассажирские автотранспортные предприятия осуществляют хозяйственную деятельность на основе дотационного финансирования. Эта особенность функционирования пассажирского автотранспортного предприятия должна быть учтена при управлении развитием инноваций пассажирского автотранспортного предприятия. Несмотря на финансирование инновационных проектов пассажирского автотранспорта предприятия из

⁵⁷Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы/Под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К.. - Душанбе: «Ирфон», 2015. - С.39 (с.358.)

бюджетных средств государства, инновационный риск и в таких проектах имеет место.

При разработке инновационных проектов, особенно в части разработки маршрутов, учитывается структура пассажирского автотранспортного предприятия.

В настоящее время инновационное развитие услуг по перевозке пассажиров во многом зависит от наличия свободных денежных средств у предприятий. Существующие инвестиционные проекты не всегда связаны с инновациями, в основном они направлены на материально-техническое развитие. Такие направления, как модернизация технологического процесса по ремонту и техническому обслуживанию, информационное обеспечение перевозок остаются без внимания.

В связи, с чем считаем, что развитие инноваций тесным образом связано с инвестиционной деятельностью, поэтому эти два вида деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях должны идти параллельно и под единым руководством.

Инновационное развитие пассажирских автотранспортных предприятий невозможно осуществить без капитальных вложений. На сегодняшний момент, состояние пассажирских автотранспортных предприятий находится в таком состоянии, что требуется увеличение размера инвестиций. В то же время нужны структурированные инвестиции, основная доля которых должна быть связана с инновационным развитием.

Осуществление инновационной деятельности должно быть целенаправленным, в частности для пассажирского автотранспортного предприятия приоритетными направлениями являются:

- внедрение новых видов услуг и повышение уровня качества предоставляемых услуг;

- получение дополнительной выгоды за счет снижения затрат на предоставление услуг.

Качество предоставления услуг пассажирским автотранспортным предприятием складывается из следующих условий:

- 1) надежная перевозка пассажиров;
- 2) своевременная доставка пассажиров;
- 3) регулярная работа автотранспортных средств;
- 4) безопасная перевозка пассажиров;
- 5) комфортность и удобства при перевозке пассажиров;
- 6) сопутствующие услуги;
- 7) тариф транспортных услуг и т.д.

Спрос на услуги по перевозке пассажиров во многом зависит от тарифа на услуги, следовательно, снижение расходов на содержание и эксплуатацию транспортных средств и модернизация технологий процесса перевозки, должны стать приоритетными направлениями в инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

При таких условиях пассажирское автотранспортное предприятие становится более конкурентоспособным, позволяет эффективно и стабильно работать, устойчиво развиваться. Повышение конкурентоспособности является стимулирующим мотивом для организации инновационной деятельности.

Необходимо отметить, что переход на инновационное развитие процесс неизбежный, тому причина: развитие науки и техники, возрастание потребностей населения, усиление конкуренции на рынке и др. Поэтому предприятия, осознавшие эту необходимость и принявшие решение о трансформации своей деятельности, будут находиться в более выигрышном положении по сравнению с другими.

Оптимизация функционирования пассажирского автотранспортного предприятия может быть достигнута на основе применения экономико-математических методов компьютерного моделирования. С помощью этих

методов транспортные задачи, позволяют оптимизировать численность транспортных средств на предприятии, разрабатывать оптимальные маршруты перевозок, рассчитывать оптимальную численность транспортных средств по маршрутным линиям и т.д.

Применение современных методов и компьютерных технологий позволяет сократить расходы пассажирских автотранспортных предприятий, повысить эффективность функционирования и качество обслуживания населения.

Эффективность эксплуатации транспортных средств предприятия и рост расходов, связанных с эксплуатацией во многом зависят от состояния дорожной сети городов и территорий и интенсивности её использования. В тоже время пассажирские автотранспортные предприятия не могут повлиять на этот фактор.

Значительное увеличение количества транспортных средств на дорогах и несоответствие их современным требованиям приводит к сокращению скорости передвижения, что увеличивает расходы на эксплуатацию.

Применение современных средств оперативной связи позволяет частично решить эту проблему.

Снижение себестоимости услуги, по перевозке пассажиров возможно используя экстенсивный метод роста производительности, то есть увеличения времени работы транспортных средств, путем организации двухсменного режима работы транспортных средств и роста технической готовности автомобилей к эксплуатации.

Решение о введении двухсменного режима работы принимается на основе проведенных маркетинговых исследований услуг по перевозке пассажиров, которые позволяют определить необходимость существующих и

необходимость новых маршрутных линий, частоту перевозок и оптимальное время работы.

Маркетинговые исследования позволяют определить какой вид регулярных перевозок пассажиров необходимо применить на маршруте: с остановкой в начальном и конечном пункте маршрута или с остановкой в начальном, конечном пункте и по требованию пассажиров.

Таким образом, в инновационной деятельности присутствует маркетинговая составляющая, которая обосновывает принятие инновационных решений.

Другим направлением инновационной деятельности является поддержание транспортных средств в рабочем состоянии. Пассажирские автотранспортные предприятия могут иметь собственную базу технического обслуживания и ремонта или пользоваться услугами автосервисных предприятий. Нововведениями в этом случае могут быть современные средства диагностики и ремонта автомобилей.

В целях снижения загрязнения окружающей среды и снижения затрат на материальные ресурсы транспортные средства необходимо перевести на использование альтернативных видов топлива, которые дешевле и меньше загрязняют окружающую среду.

Важной задачей является повышение эффективности работы пассажирских автотранспортных предприятий (АТП), с целью снижения затрат с одновременным сохранением установленных критериев качества обслуживания на автобусных маршрутах.

Решение этой задачи осуществляется на основе выбора модели организации пассажирских перевозок. Поэтому мы выделяем следующие модели организации работы транспортных предприятий (таблица 1.3)

Таблица 1.3

Модели организации работы транспортных предприятий⁵⁸

№ п.п	Наименование модели	Содержание модели
1.	Модель управления с модальным обслуживанием	В этой модели отсутствует координация работы пассажирских автотранспортных предприятий и конкуренция на рынке услуг пассажирского транспорта.
2.	Модель управления, предполагающая руководство одним субъектом	В этой модели присутствует координация работы пассажирских АТП, но нет конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта.
3.	Модель управления, предполагающая руководство многими пассажирскими автотранспортными предприятиями	В этой модели присутствует координация их работы и конкуренция на рынке услуг пассажирского транспорта.
4.	Модель управления без регулирования рынка услуг пассажирского транспорта	В этой модели отсутствует координация работы пассажирских АТП, но наблюдаются конкурентные отношения между предприятиями на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта.

В целом анализ рассмотренных моделей показывает, что для их использования и выбора эффективной модели, прежде всего, следует обосновать и разработать направления развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях

С другой стороны, на современном этапе для пассажирских автотранспортных предприятий характерны следующие общие проблемы, относящиеся и к развитию механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях:

- важность поддержания конкурентоспособности ПАТП с учетом

⁵⁸ Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. - М.: Горячая линия - Телеком, 2004. - 446 с.; Мурзабулатов А.С., Шайхутдинова А.А. Модели взаимодействия предприятий городского пассажирского транспорта и муниципальных органов власти // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. 2013. №3 (41). С. 217-219.; Соколенко С.В. Развитие предпринимательской деятельности в системе автомобильного пассажирского транспорта: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05. - Ставрополь, 2006. - 186с.

эффективного использования требуемых инвестиций в обновление и ремонт подвижного состава, расходов на предоставление услуги по пассажирским перевозкам и др.;

- повышения рентабельности ПАТП, как условие доступа к получению долгосрочных займов от финансово-кредитных институтов;
- организации работы ПАТП с учетом сезонности спроса на пассажирские услуги и неразвитости автодорожной и маршрутной сети;
- учёт особенности реализации тарифной политики в условиях территориальных образований, особенно в сельской и горной местности;
- увеличение расхода пассажирских АТП по осуществлению производственно-хозяйственной деятельности, внедрение инноваций и повышению качества транспортных услуг;
- слабая научно-методическая поддержка пассажирских АТП
- низкий уровень профессионализма сотрудников пассажирских АТП и др.

Одной из основных проблем в деятельности пассажирских автотранспортных предприятий является отсутствие средств на реализацию инновационных изменений.

В мировой практике известны различные источники финансирования инновационных проектов: банковские и инновационные кредиты, факторинг, лизинг, венчурное финансирование, эмиссия ценных бумаг и другие. Во многих странах мира названные источники используются десятилетиями и дают положительные результаты. Однако в Республике Таджикистан использование этих источников имеет ряд сложностей, причины которых заключаются в следующем:

- кредитные организации не имеют достаточных финансовых средств для финансирования капиталоемких долгосрочных инновационных проектов;
- не разработана нормативно-правовая основа распределения рисков и предоставления гарантий по финансовым программам;
- отсутствие внутренних квалифицированных участников инновационных проектов.

К нерешенным проблемам, сдерживающим инновационное развитие пассажирских автотранспортных предприятий, относится отсутствие инновационной инфраструктуры, способствующей развитию инноваций.

Инновационная инфраструктура связывает между собой науку, производство и рынок и создает условия для реализации инновационных процессов во всех отраслях экономики. Инновационная инфраструктурная обеспеченность влияет на активизацию инновационной деятельности. В тоже же время обеспечение инновационное инфраструктурой возложено на государство, которое организует создание инфраструктурных объектов, регулирует и контролирует их финансирование.

По нашему мнению, низкая инновационная активность хозяйствующих субъектов и пассажирских автотранспортных предприятий, связана с отсутствием связей между участниками процесса инноваций.

Инновационная инфраструктура является подсистемой национальной инновационной системы, объединяет интересы всех составляющих и способствует реализации инновационного потенциала страны, так как развитие инновационной деятельности в секторах экономики и в том числе на пассажирском автотранспорте находится в прямой зависимости от степени его развития.

В тоже время существует ряд факторов, ограничивающие развитие инновационного потенциала республики:

- низкий уровень расходов государственного бюджета на развитие науки;
- низкая заработная плата в научных организациях;
- недостаточность высококвалифицированных кадров для научной деятельности и исследовательской работы;
- не разработанность государством механизма поддержки инновационных предприятий;
- отсутствие стимулов для организации инновационной деятельности.

Выделенные проблемы можно объединить в группу институциональных факторов, сдерживающих инновационное развитие, решение обозначенных проблем находится в компетенциях государства.

Международная практика инновационной деятельности доказывает, что государство строит фундамент для развития инновационных процессов с помощью:

- государственных программ развития науки и технологий;
- государственных программ развития национального образования, учитывающих подготовку высококвалифицированных специалистов для различных сфер науки и техники и предусматривающую повышение квалификации научных работников;
- государственного финансирования фундаментальной науки.

К мерам государственной поддержки инновационной деятельности в развитых странах относятся:

- формирование нормативно-правовой базы по вопросам коммерциализации результатов научных исследований;
- предоставление налоговых преференций;
- субсидии и дотации на научные исследования и повышение квалификации научных работников:
- стимулирование развития отраслевой инновационной деятельности;
- поддержка малых и средних инновационных предприятий.

Таким образом, государство, укрепляя и наращивая инновационный потенциал, активизирует инновационную деятельность во всех сферах экономики, в том числе и на предприятиях пассажирского автотранспорта.

В целом учет выявленных особенностей и проблем развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях способствует удовлетворению спроса граждан в оказании пассажирских автоуслуг, повышению уровня транспортной доступности, сокращению затрат времени на передвижениях, создание новых рабочих места и обеспечение регулярности и безопасности предоставления автотранспортных услуг населению и экономический рост экономики Таджикистана.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

2.1. Анализ состояния и тенденции развития автомобильного транспорта Согдийской области

По территории занимают горы со сложным рельефом, и нет выхода к водному пространству географического положения, Таджикистан является страной в которой 93% горы. По административно-территориальному делению Республика Таджикистан разделена на 4 региональных субъекта, каждый из которых подразделен на районы. Самая низкая плотность населения на 1 кв. метр площади приходится на Горно-Бадахшанскую Автономную область или 3,5 человека, в Согдийской области плотность населения составляет 103,5 человека. В таких условиях хозяйствования, автомобильный транспорт становится неотъемлемой частью экономики Республики Таджикистан и занимает важное место в её развитии.

С помощью автомобильного транспорта обеспечивается связь между центром, регионами и районами, промышленностью и сельским хозяйством. Способствуя перемещению грузов и населения, становится основой географического разделения труда и размещения предприятий. Автомобильный транспорт республики осуществляет более 98% перевозок пассажиров.

Состояние и развитие пассажирского автомобильного транспорта оказывает существенное влияние на социальное и экономическое развитие регионов и страны в целом. Повышение качества услуг по перевозке пассажиров является приоритетным направлением развития транспортной отрасли определенным Национальной стратегией развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. Решение этой задачи непосредственно связано и является предпосылкой для развития инновационной деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях.

Согдийская область одна из регионов, которая занимает значительное положение в экономике республики. В 2019 году в области функционировало более 11,9 тыс.ед. предприятий и организаций. Средняя численность занятого населения региона в экономике в 2019 году составила 820,1тыс.человек. Промышленность области представлена 657 предприятиями, которыми произведено продукции на сумму 12,981 млрд. сом. Продукция сельского хозяйства составила 8091,7 млн.сом. По капитальным вложениям на область приходится 24% от общих значений по стране или 1736,0 млн. сомони.

В области развита социальная инфраструктура: 272 дошкольных учреждений, 942 дневных учреждений общего образования, 7 учреждений высшего образования, 22 учреждения среднего профессионального образования, 173 медицинских учреждений. Ввод в действие общей площади жилых домов 515,8 тыс.м².

По административно-территориальному делению, в состав области входят 14 сельских районов и 8 городов, 93 сельских Джамоата. Территория области в основном горная. Большую часть территории занимают равнины Ферганской долины. Лишь к северу и югу от них высятся хребты и горы. Согдийская область в географическом отношении включает: Северный Таджикистан и Зерафшан (Кухистан).

Одним из наиболее характерных показателей адекватности транспортной сферы региона и темпом экономического развития этого региона является соотношение темпов ее роста с темпами роста ВВП (ВРП) (таб.2.1).

Транспортная система Согдийской области имеет менее динамичное развитие по сравнению с ВВП и ВРП. В период с 2014 по 2019 годы темп роста транспортной сферы отстают от темпов роста ВРП. Развитие транспортной отрасли в Согдийской области отстает от развития этой отрасли по республике.

Таблица 2.1

Динамика темпов роста ВВП (ВРП) и транспортной сферы Республики Таджикистан в период с 2014 по 2019 годы, (в % к предыдущему году)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ВВП, РТ	106,7	106,0	106,9	107,1	107,3	107,5
Перевозка грузов всеми видами транспорта	103,0	100	113	100,1	106,5	95,3
Перевозка пассажиров всеми видами транспорта	102,2	101,4	101,5	103,8	103,3	107,1
ВРП, Согдийская область	106,6	106	106,9	107,1	106,9	107,3
Перевозка грузов всеми видами транспорта	106,1	86,1	102,6	95,6	105,7	83,0
Перевозка пассажиров всеми видами транспорта	104,9	101,6	103,7	109,0	106,5	97,2

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе, АСПРТ, - 2020. – С 17; Статистический ежегодник Согдийской области.– Душанбе, АСПРТ, - 2020 –С.19

Однако надо отметить, что республике в этой отрасли наблюдается неравномерность в темпе развития. Так, в 2016 году темп роста транспортной отрасли превышал темп роста ВВП, начиная с 2017 года, темп роста в отрасли снизился до значений ниже параметров ВВП. По Согдийской области наблюдается такое же положение. В 2015 году происходит резкий спад в развитии перевозок грузов всеми видами транспорта, далее развитие транспорта Согдийской области имеет положительную тенденцию, но в 2019 году наблюдается резкий спад в перевозках грузов. Перевозка пассажиров развивается более динамично, однако в 2019 году произошел спад в развитии почти на 3 %.

Показателем, характеризующим значение транспорта, является удельный вес в ВРП Согдийской области (табл.2.2).

Данные расчетов таблицы 2.2 показали, 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%.

Таблица 2.2

Динамика удельного веса транспорта в ВРП Согдийской области
за 2014-2019 годы (в %)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Темп роста, %	
							Базисный, 2019 к 2014	Цепной, 2019 к 2018
Согдийская область	13,65	9,5	10,9	10,5	11,1	11,3	83	102
В среднем по республике	14	12	13	7	6	9	64	150

Расчитано по статистическому ежегоднику Республики Таджикистан., АСПРТ, - 2019. – С.204; статистическому ежегоднику Республики Таджикистан., АСПРТ, - 2020. –С.204; статистическому ежегоднику Согдийской области - Душанбе, АСПРТ, - 2020. –С.231.

По приведенным расчетам можно сделать заключение, что в Согдийской области:

- развитие транспортных услуг опережает развитие этой отрасли в среднем по республике;
- сфера транспортных услуг вносит значительный вклад в развитие региональной экономики и способствует устойчивому экономическому развитию региона.

Для выявления тенденций развития транспортного обслуживания населения необходимо провести анализ показателей, характеризующих его деятельность.

Оценка состояния транспортной отрасли проводится по таким показателям, как объем перевозок грузов, грузооборот.

Структура показателя перевозки грузов показывает, что основным видом транспорта, осуществляющим перевозки, является автомобильный транспорт (таб. 2.3).

Таблица 2.3

Динамика объема перевозки грузов транспортными средствами
в Республике Таджикистан за 2014-2019 гг. /млн.т./

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Темп роста,%	
							2019г. к 2014г	2019г. к 2018г.
Перевозка грузов, всего	74,4	74,4	84,1	84,131	89,6	85,4	115	95
В том числе								
- авиационным транспортом	0,0026	0,0021	0,0039	0,0018	0,0015	0,0011	42	73
- сухопутным Транспортом	74,4	74,4	84,1	84,13	89,6	85,3	115	95
из них								
- железнодорожным	6,8	6,1	5,5	4,65	5,3	5,8	85	109
- автомобильным	67,6	69,3	78,6	79,5	84,3	79,5	118	94

Рассчитано автором. Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2020. – С.335

Согласно данным таблицы 2.3 в период с 2014 года по 2019 год наблюдается рост объемов грузоперевозок всеми видами транспорта, и 2019 году составил 85,4 млн. т., что 15% больше, чем в 2014 году. Значительный прирост имеют перевозки грузов автотранспортом, их объем возрос на 18%. За 2019 год автотранспортом было перевезено 79,5 млн.т. грузов, что составляет 95% от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. При этом основной удельный вес перевозок осуществлялась автотранспортом предпринимателей.

Тенденция уменьшения грузоперевозок имеет железнодорожным транспортом и авиaperевозками. К 2019 году объем перевозок этим видом транспорта сократился более чем на 15% и 58% соответственно.

Транспортная отрасль экономики Согдийской области представлена автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом.

В Худжанде функционирует аэропорт международного значения Худжанд (LBD), который осуществляет перевозки внутри страны по

направлениям Худжанд - Душанбе и Худжанд - Хорог, а так же в страны дальнего и ближнего зарубежья. По объемам перевозок пассажиров является вторым аэропортом в республике, в год обслуживает более 600 тыс. пассажиров. Внутренние перевозки составляют всего 3% от общих перевозок.

Железнодорожный транспорт Согдийской функционирует на Северной линии железной дороги Республики Таджикистан, которая имеет протяженность по территории области 220 км. Эти автодороги соединяет Согдийскую область с югом республики, а также с Узбекистаном, Казахстаном, Россией, Китаем и другими странами. В перевозках грузов по территории области преобладают транзитные перевозки. На территории области функционируют две железнодорожные станции - «Худжанд» и «Канибадам».

Основным видом транспорта в Согдийской области является автомобильный транспорт. Северную и южную части страны соединяет автомобильная дорога международного класса «Душанбе - Чанак» протяженностью по территории области в 354 км. Второй по протяженности и значимости автодорога Худжанд - Канибадам - Исфара, длинна которой 120км. Эта дорога соединяет Согдийскую область с Республикой Кыргызстан. В Зеравшанской долине расположена автодорога Айни - Пенджикент протяженностью 114 км, с выходом на Узбекистан. По территории Согдийской области пролегает 222 км автомобильных дорог имеющих международное значение.

Доля перевозок автомобильным транспортом Согдийской области в структуре грузоперевозок республики составляет до 30% (таб. 2.4).

Таблица 2.4

Доля грузоперевозок автомобильным транспортом Согдийской области

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
по республике млн. т, всего						
Объем перевозок	67,601	68,304	78,611	79,483	84,3	79,6
в %	100	100	100	100	100	100
<i>в том числе:</i>						

Согдийская область						
Объем перевозок	25,362	21,746	23,114	22,307	23,9	22,5
доля, в%	37,5	31,8	29,4	28,1	28,4	28,3

Рассчитано по: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2020. – С.335: Статистический ежегодник Согдийской области. - Душанбе, АСПРТ, 2020. – С.228.

Анализ таблицы 2.4 показывает, что в структуре перевозок грузов автомобильным транспортом в республике за 2019 год доля Согдийской области составила 28,3%. Вместе с тем, необходимо отметить, что удельный вес перевозок автомобильным транспортом в исследуемом субъекте или Согдийской области в 2019 году снизился на 9% пунктов по сравнению с 2014 годом.

Для более полного представления тенденций транспортного обслуживания населения Согдийской области рассмотрим показатель перевозки пассажиров по видам транспорта (табл.2.5)

Таблица 2.5

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: сухопутным транспортом	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	2р
- 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

Расчеты, показанные в таблице 2.5, свидетельствуют о том, что перевозка пассажиров всеми видами транспорта за период с 2014 по 2019 год увеличилась на 20% и составила в 2019 г. 177,2 млн. чел. Перевозка пассажиров за этот же период возросло за счет наземного транспорта или на 20 %. В структуре

сухопутного транспорта основная доля или 99,9% приходится на автомобильный транспорт, которым в 2019 году перевезено пассажиров на 20% больше, чем в 2014 году. Автомобильный транспорт в основном функционирует на внутренних перевозках, так как на международные перевозки приходится всего 0,1%. В то же время деятельность международного транспорта в 2019 году активизировалась, и объем перевозок вырос в 2 раза по сравнению с 2014 годом.

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%.

Расчеты в таблице 2.6 показывают, что грузооборот всеми видами транспорта Согдийской области в период имеет с 2014 по 2019 годы неравномерную тенденцию развития. До 2017 года отмечается снижение грузооборота, показатель в 2018 году увеличился на 7% по сравнению с 2014 годам и в 2019 году значения превысили показатели 2014 на 30%.

Таблица 2.6

Динамика грузооборот по видам транспорта Согдийской области

(миллион тонн-километров)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Изменения, 2019 к 2014, в %
Грузооборот всеми видами транспорта	2533,3	2212,5	2310	2410,9	2580,8	3284,8	130
в том числе сухопутным транспортом	2533,3	2212,5	2310	2410,9	2580,8	3284,8	130
в том числе: автомобильным транспортом	2199,2	1954,9	2137	2291,6	2462,6	3168,6	144
в том числе: международным транспортом	546,2	562,1	674,3	890,9	1015,5	1685,3	в 3 раза
Железнодорожным	334,1	257,6	173	119,3	118,2	116,2	35
Авиационным	-	-	-	-	-	-	-

Расчитано по: Статистический ежегодник Согдийской области- Душанбе, АСПРТ, 2020. - С.229.

По данным таблицы видно, что в период с 2014 по 2019 годы грузооборот всеми видами транспорта Согдийской области вырос на 30%. Такому результату способствовало увеличение грузооборота железнодорожным транспортом, однако, в 2019 году он составил 35% от значений 2014 года. Грузооборот автомобильного транспорта за период 2014-2018 годы имеет неравномерное развитие, однако, в 2019 году показатель вырос на 44% по сравнению с 2014 годом. В то же время грузооборот международным транспортом увеличился в 2019 году по сравнению с 2014 годом в 3 раза. Рост грузооборота автотранспортом связан так же с тем, что в республике и в то же время в Согдийской области увеличивается количество частных автопредприятий. По данным статистики 76,9% всего парка автомобильного транспорта относится к частному сектору и только 21 %- к государственному.

По количеству автотранспорта на первом месте в республике находится Согдийская область (39,3%), самый низкий процент наличия автотранспорта в ГБАО (2,5%) (рис. 6).

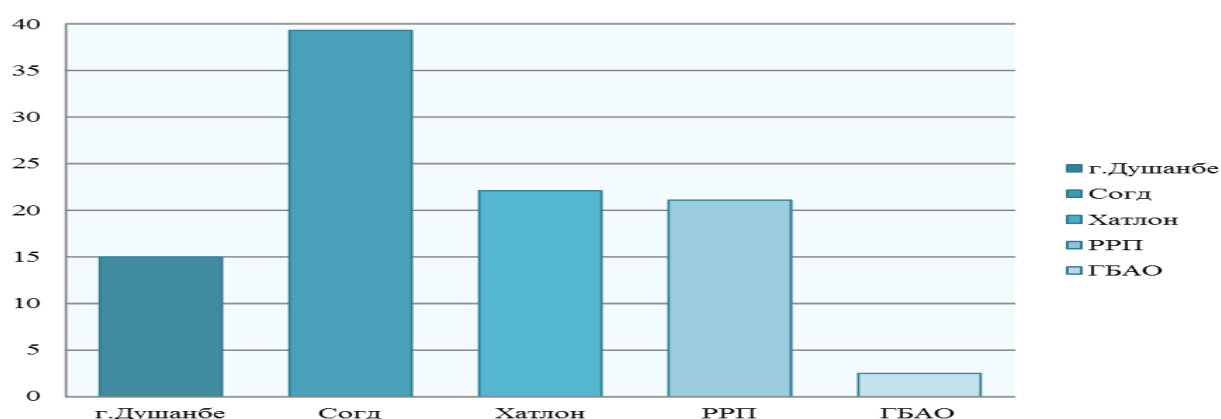


Рисунок 6 – Структура автотранспортных средств по регионам Республики Таджикистан, %

В 2019 году из 254 автотранспортных предприятий находящихся на территории республики, 91 предприятие или 35,8% занимаются грузовыми перевозками, 108 предприятий или 42,5% пассажирскими перевозками и 55 предприятий (21,7%) являются смешанного типа. Основная часть автотранспортных предприятий (85 ед.) расположена в г. Душанбе и в Согдийской области (76 ед.).

В конце 2019 года на территории Республики Таджикистан функционировало 444252 единицы автомобильного транспорта, что по сравнению с 2018 годом на 2%, а по сравнению с 2014 годом на 8% больше (табл. 2.7).

Таблица 2.7

Динамика количества автотранспортных средств в Согдийской области
за 2014 по 2019 гг.

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 к 2018,%	2019 к 2014, %
РТ	411548	425289	430602	430802	435541	444252	102	108
Согд	166729	164854	168151	170251	172805	176780	102,3	106

Рассчитано автором, источник: Наличие и работа автомобильного транспорта, автомобильные дороги Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2020. - 23 с.

В то же время, в Согдийской области наличие автотранспортных средств в 2019 году составило 176780 единицы, что на 3975 единиц больше, чем в 2018 году. В период с 2014 года по 2019 год наличие автотранспортных средств возросло на 6%. Темп роста количества транспортных средств в Согдийской области за 2014-2019 годы не значительно отстает от показателей по республике.

Управлением транспортным обслуживанием населения Согдийской области осуществляет ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания». Основные показатели деятельности данной организации показаны в таблице 2.8.

Анализ таблицы 2.8. показывает, что деятельность ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» динамично развивается. Объем перевозок пассажиров на период с 2014 по 2019 год увеличился на 30% 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 152 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.

В эффективной деятельности пассажирского транспорта и качественного обслуживания населения области большое значение имеет дислокация транспортных предприятий по территориям региона. Данные таблицы 2.9 показывают, что наибольшее число предприятий (19 ед.) размещено на территории Б. Гафуровского района, 6 предприятий находятся на территории города Худжанда, по 5 предприятий расположены в Д. Расуловском и Канибадамском районах. В Исфаринском, Истаравшанском и Аштском районах дислоцируются по 4 предприятия, деятельность которых связана с перевозкой пассажиров.

По количеству транспортных средств для перевозки пассажиров лидирует город Худжанд (875 ед.), Б. Гафуровский район (869 ед.). Это объясняется тем, что именно на этих территориях самый интенсивный пассажирский поток, так как Худжанд является областным центром, Б.Гафуровский район расположен в основном вокруг Худжанда.

Большое количество транспорта для перевозки населения имеют предприятия Исфаринского (527 ед.), Пенджикентского (528 ед.), Истаравшанского (462 ед.) районов.

Наименьшее количество пассажирского транспорта имеют предприятия, расположенные на территории Зафарабадского (12 ед.), Шахристанского (13 ед.), Айнинского (17 ед.) районах.

Эффективность использования имеющихся транспортных средств предприятиями по перевозке пассажиров можно определить по показателю количества пассажиров на одно транспортное средство.

По данному показателю наиболее эффективно используются транспортные средства Д. Расуловского района и города Гулистон, где на одно транспортное средство приходится 68 тыс. чел и 63 тыс. чел соответственно. Несмотря на большое количество транспортных средств в Худжанде, по эффективности использования одного транспортного средства предприятия областного центра находятся на третьем месте - 42 тыс. чел.

Таблица 2.8

Динамика показателей деятельности автотранспортного предприятия ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» в Согдийской области за 2014-2019 годы

Показатели	Ед. изм.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 к 2014,%
Объем перевозок	тыс.пасс.	133166	144442,2	156673,2	164506,9	169442	173678,1	130
Пассажирооборот	тыс.пкм	2073245	2413706	2618092	2875663	3163229	3511184	169
Общее количество АТП	ед.	43	43	43	43	44	44	102
Количество автобусов	ед.	4347	4265	4320	4367	4411	4501	104
Количество легковых автомобилей	ед.	404	479	488	578	694	826	в 2 раза

Расчеты автора источник: Статистические данные ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» в Согдийской области

Таблица 2.9

Дислокация пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области за 2019 год

№ п/п	Субъекты области (города, районы)	Кол-во п/п, ед.	Виды предприятий (наиболее крупные ПАТП)	Кол-во пассажир. транспорта ед.	Перевезено пассажиров, тыс. чел	Перевезено 1 транспортным средством, тыс. чел.	Численность населения субъекта, тыс. чел	Перевезено пассажиров на душу населения субъекта, чел
1	г.Худжанд	6	АО «Сорбон», АО «АРЗ-4», ООО «Газелтранс К», ООО «Хамдам» и др.	882	36945,2	42	183,7	201
2	Б.Гафуровский	19	Автостанция «Гафуров», ООО «Худои Назари Косим», ООО «Мухаммад транскопания», ООО «Ю-транс К», АО «Сайер», ООО «АТП №33», ООО «Чарх», ООО «Ронанда» и др.	875	25578,6	29	380,1	67
3	Канибадамский	5	ООО «Сафар», ООО «Салом», ООО «Автомотосервис» и др.	343	11763,6	34	211,2	56
4	Ч.Расуловский	5	ООО «АТП №32», ООО «Умид», ПК «Ахаджон» и др.	206	13968,5	68	137,7	101
5	Исфаринский	4	ООО «АТП №35», ООО «Начот», ООО «Танзим», ООО «Арсенал»	545	19984,2	36	274	729
6	Истаравшанский	4	ООО «Дусти», ООО «Довуд», АО «Кова», АО «Оли Сомон»	482	14654,8	30	273,6	54
7	Пенджикентский	1	АО «Даврон»	528	13123,4	25	303,3	43
8	Айнинский	1	ООО «Косимчон»	18	235,3	13	83,4	3
9	Аштский	4	ООО «Рахш-РМ», ООО «Аштнаклиет», ООО «Зафар 83» и др.	342	4876,9	14	168,4	29
10	Матчинский	2	АО «Бустон ТПС» и др.	27	262,3	10	128,5	2
11	Деваштич	1	ООО «Адаб»	55	433,9	8	173,4	3
12	г. Гулистон	1	ООО «Дейратранс»	52	3132,8	60	48,4	65
13	Спитаменский	1	ООО «Спитаментранс-сервер»	95	1583,2	17	141,5	11
14	Шахристанский	1	ООО «Савия»	14	235,6	17	43,6	5
15	Зафарабодский	1	ООО «Сомон - Сайр»	15	116,3	8	75,7	1,5

Составлено автором по отчетным данным ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» в Согдийской области

Низкая эффективность использования транспортных средств для перевозки пассажиров приходится на транспортные предприятия Деваштич (8тыс.чел.), Матчинского (10 тыс. чел.) и Зафарабадского (8тыс.чел.) районов.

Эффективность деятельности транспортных предприятий по перевозке населения Согдийской области характеризует показатель перевозки пассажиров на душу населения субъекта. По этому показателю наиболее эффективно функционируют транспортные предприятия города Худжанда и Исфаринского района, где на одного жителя приходится 200 и 729 соответственно пассажиров в год. Высокие значения этого показателя у транспортных предприятий Д.Расуловского (101), Б. Гафуровского (67) районов и города Гулистон (65).

Наименьшее количество пассажиров на душу населения отмечается в Зафарабадском (1), Матчинском (2) Айнинском (3), Деваштич (3) и Шахристанском (5) районах.

Автотранспортные предприятия Согдийской области обслуживают 384 маршрута протяженностью 12783,1 км, из них городских - 64 маршрута, пригородных - 261 маршрут, междугородних – 57 маршрутов и международных - 2 маршрута. Наибольшее число маршрутных линий обслуживают такие предприятия, как АО «Даврон» (47), ООО «Дусты» (41) и АО «Сорбон» (37). Маршруты разработаны практически во всех населенных пунктах Согдийской области.

В последнее время активно начал развиваться таксомоторный парк, который выполняет как городские, так и внегородские перевозки пассажиров. Перевозки пассажиров осуществляются так же индивидуальным автотранспортом, так как благосостояние населения непрерывно улучшается.

При анализе состояния и развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области выявлены сильные и слабые стороны этой деятельности, а также благоприятные возможности и угрозы (табл. 2.10.).

Таблица 2.10

SWOT- анализ транспортного обслуживания населения в Согдийской области

Сильные стороны	Благоприятные возможности
<p>-привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на транспортных средствах;</p> <p>-предоставление услуг по техобслуживанию автотранспортных средств населения и юридических лиц;</p> <p>-компенсирование из средств городского бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению (перевозка льготных пассажиров);</p> <p>-организация заказных перевозок по рыночным тарифам.</p>	<p>-введение системы единых проездных билетов;</p> <p>-приобретение нового подвижного состава посредством лизинга и кредитных механизмов;</p> <p>-удовлетворение потребности населения в услугах более высокого качества;</p> <p>-повышение транспортной мобильности населения;</p> <p>-внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС».</p>
Слабые стороны	Угрозы
<p>-необеспеченность предприятий производственно- технической базы;</p> <p>-неудовлетворительная организация технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;</p> <p>-недостаточная насыщенность маршрутной сети автобусами;</p> <p>-нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах;</p> <p>-нерациональное закрепление маршрутов за пассажирскими парками (филиалами);</p> <p>-нерациональная структура пассажирского парка и отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов;</p> <p>- слабое использование передовых наиболее эффективных форм и методов организации, в автовокзалах и на пассажирских автостанциях;</p> <p>- отсутствие совершенных организационных форм управления</p> <p>- отсутствие инновационной деятельности на предприятиях</p>	<p>-повышение цен на топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и запасные части;</p> <p>-высокий уровень автомобилизации городского населения;</p> <p>-отсутствие внимания к проведению маркетинговых мероприятий в решении проблем общественного транспорта;</p> <p>-отсутствие нормативно-правовой базы перевозки пассажиров и багажа;</p> <p>-слабое нормативно-правовое обеспечение безопасности перевозок пассажиров;</p> <p>-высокие процентные ставки по лизинговым сделкам;</p> <p>-отсутствие анализа статистических данных реального спроса населения на перевозки.</p>

Проведенный анализ позволяет выделить первоочередные проблемы, и решение осуществиться в перспективе. SWOT - анализ позволяет так же

определить направления действий органов управления транспортной сферой для развития транспортных услуг в Согдийской области.

Таким образом, анализ состояния и развития транспортного обслуживания населения в Согдийской области показал, что транспортная отрасль экономики Согдийской области занимает значительное место в экономике региона. Рост количества транспортных предприятий по перевозке пассажиров, транспортных средств (автобусов, легковых автомобилей), положительная динамика объемов пассажирооборота свидетельствуют о поступательном развитии транспортной сферы связанной с перевозкой пассажиров. Однако, анализ дислокации транспортных предприятий на территории Согдийской области показывает о нерациональном размещении автопредприятий, основные из них размещены в г. Худжанд и близлежащих районах. Нерациональность наблюдается также в использовании одного транспортного средства и эффективности деятельности транспортных предприятий. Низкая эффективность использования транспортных средств на территории некоторых субъектов отрицательно влияет на качество транспортного обслуживания населения.

Слабые стороны в деятельности пассажирских автотранспортных предприятий позволили выделить два направления инновационной деятельности: повышение качества предоставляемых услуг на маршрутах; повышение качества организации технологических процессов, перевозки пассажиров и развития производственно-технической базы пассажирских АТП.

Требования сегодняшнего дня и сложившаяся ситуация в деятельности транспортных предприятий по обслуживанию населения Согдийской области, подтверждают необходимость поиска современных методов разрешения сложившейся ситуации и внедрение инновационных технологий в деятельность транспортных предприятий.

2.2. Исследование факторов, влияющие на эффективность управления инновационной деятельностью в пассажирских автотранспортных предприятиях

В настоящее время особую роль в обеспечении инновационного развития в республике играет развития транспортной системы. Транспортная система занимает важную роль в обеспечение пропорционального развития территорий и является их производственно-социальной инфраструктуры. В этой связи автомобильные, грузовые и пассажирские перевозки играют важную роль в социально-экономическом развитии территорий, от своевременного оказания этих услуг зависит эффективность работы отраслей и сфер экономики, а также повышения уровня жизни населения.

Исследование развитие теории инноваций и ее применения показывает, что в мире произошли существенные изменения в их понимания, а также факторов влияющих на них и методов и управления. В начальном этапе использовались закрытые линейные схемы реализации инноваций, которые свидетельствуют о своем неработоспособности и возможность применения в реальном производстве⁵⁹. Рассмотренные модели представляли последовательность выполнения имеющихся этапов, связанных между собой и «выход» рассматриваемого этапа являлся «входом» для последующего. Поэтому рассматриваемая модель рассматривается как линейной. Данная модель не учитывает источник инноваций, и выделяются два вида: технология push и pull. При технологии push новый продукт является результатом исследования и разработок, а затем продвигается на рынке, а технология pull предполагает появление нового продукта по требованию рыночной системы, то

⁵⁹Сурин А.И., Молчанова О.П. Инновационный менеджмент.- М.: Инфра-М, 2008.- С.167;Комилов С.Д., Файзуллоев М.К. Формирование национальной инновационной системы Республики Таджикистан как условие модернизации экономики страны./Социально-экономическое развитие государств Евразии.2011.№9- С.216-219

есть спрос в новом продукте исходит от потенциального потребителя или в ходе изучения рыночных отношений⁶⁰.

Применение линейных моделей обосновывалось закрытостью инноваций, которые считались ценным стратегическим активом предприятия. Закрытость инноваций создавала препятствия конкурентам для выхода на новые рынки. Такой метод управления инновационным процессом предполагает значительные затраты на сохранность новшества, что доступно крупным предприятиям.

В девяностые годы прошлого века завершился разработки обоснованных моделей управления инновационным процессом, сформировался обоснованный подход к совершенствованию управления инновационными системами. Эти результаты были достигнуты на основе государственной поддержки, выделения особого внимания к инновационным процессам, формированию и развития венчурной предпринимательской деятельности, ростом количества занятых в науке, развитием интеграционных процессов. В этих условиях крупные предприятия уделили должное внимание инновационным процессам. При этом развитие венчурного предпринимательство способствовал предприятиям использовать инновационными идеями и направить результаты инновационных процессов от реализации нового продукта до его выхода на внутренние и внешние рынки⁶¹.

Открытость инновационных систем способствовала появлению нового взгляда на управление инновационным процессом. Инновационный процесс стали рассматривать как систему, основанную на прямых и обратных связях. Условия, определяющие характер инновационного процесса, стали рассматриваться в совокупности и взаимодействии. В совокупность включаются экономические, социальные, политические, организационные и других факторы, влияющие на инновационный процесс.

⁶⁰Шамина Л.К. Теоретические аспекты функционирования инновационных процессов». - СПб.: Наука, 2008.- С. 85.

⁶¹Tanaka N., Glod M., Golt F., ect. «OSLO Manual: Proposed Guidelines For Collecting And Interpreting Technological Innovation Data». 2005. 2012 Auth.

В этих условиях использование теории системного подхода к управлению инновационными процессами в предприятиях предполагает возникновение новых идей на различных этапах использования инноваций. Здесь важно выделить появление новой идеи на основе выделения факторов, влияющие на её реализацию и условия для доведения до рынка, и не требующие дополнительных расходов для проведения исследований. Опыт показывает, что используя системный подход для осуществления инновационного процесса, следует использовать нелинейные, а использовать разнообразные способы и методы управления инновационным процессом, учитывая оценки новой идеи до её реализации с целью получения прибыли на основе развития коммерческой деятельности.

В настоящее время процессу внедрения инноваций свойственны трансформации, и это зависят от сформированной цели, стадия реализации, вид инновации, специфика производственной деятельности и др. Важно заметить, что в этих условиях происходит совершенствование и развитие инновационного процесса реагирующий на происходящие изменения в рыночной среде функционирования предприятий, особенно пассажирских автотранспортных предприятий.

На наш взгляд, инновации обеспечивают повышения эффективности функционирования транспортной отрасли с целью удовлетворения спроса в транспортных услугах. В этих условиях инновационное развитие ПАТП должен обеспечить высокое качество предоставления услуг используя современные технологии осуществления перевозок и уменьшения транспортных издержек.

Развитие системы оказания транспортных услуг осуществляется на основе обеспечении развития технического уровня транспорта и его структурных подразделений. В этих условиях инновационное развитие транспорта должен обеспечить удовлетворение потребности в различных видах транспортных услуг.

Анализ показывает, что инновационная деятельность функционирующих автотранспортных предприятий Республики Таджикистан и в том числе в

Согдийской области находится на начальном пути и развивается, недостаточными темпами. Об этом свидетельствуют также результаты проведенного автором опроса руководителей и специалистов автотранспортных предприятий Согдийской области, который указывают на существующие основные причины низкой инновационной деятельности. На основе проведенного опроса нами выявлены основные причины, препятствующими формированию и развитию инновационной деятельности в автотранспортных предприятиях. Экспертами были названы такие причины: а) отсутствие действенных механизмов по улучшению 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.

Полученные результаты дают возможность считать, что еще не сформирована благоприятная инновационная среда, способствующая развитие эффективной инновационной деятельности в пассажирских автотранспортных предприятиях.

В этих условиях важно выделить основные компоненты инновационной среды как совокупность внешнего и внутреннего окружения. Важно заметить, что внешнее окружение охватывает совокупностью экономических субъектов и условий, влияющих на деятельность автотранспортных предприятий в области инноваций непосредственно, а через макроэлементы. А внутреннее окружение складывается из тех отношений, которые возникают внутри автотранспортного предприятия, способствующие установлению и поддержанию эффективного сотрудничества с основными потребителями, они в основном зависят от возможностей самого автотранспортного предприятия.

На основе обобщения нами выделены условия, формирующие внешнее окружение, которое состоит из двух групп: прямое и косвенное влияние:

1) прямое влияние на деятельность автотранспортного предприятия оказывают: действующие законы и нормативно-правовые акты, местные органы государственной власти; поставщики; потребители и конкуренты;

2) косвенное влияние на деятельность автотранспортного предприятия оказывают: уровень развития народного хозяйства, научно-технический прогресс, инновационные достижения, государственная транспортная политика, темпы роста населения, природно-климатические и другие факторы.

Анализ показывает, что в процессе управления инновационной деятельностью автотранспортных предприятий возникает множество трудностей связанных со сложностью, изменчивостью, неопределенностью и взаимосвязанностью факторов внешнего окружения.

Прежде всего, сложность оценивается с учетом влияния многих факторов, которые необходимо учитывать в процессе управления автотранспортного предприятия. Отсутствие информации или её недостаточность, о каком-либо факторе формирует состояние неопределенности в управлении предприятия. При этом взаимосвязанность факторов наблюдается при рассмотрении влияния изменения одного фактора на другие.

На основе проведенного исследования в условиях автотранспортных предприятий нами установлено, что инновационная деятельность пассажирского автотранспортного предприятия находится под влиянием внешнего окружения, включающего следующие элементы: спрос (потребность) и предложение на транспортном рынке; инвесторы с интересами получения вложенных средств и получения прибыли; государство - с требованиями соблюдения законов и нормативно-правовых актов; партнеры - с кредиторскими обязательствами; достижения науки и техники, вызывающие изменения перевозочных технологий; рост числа конкурентов и др.

В целом, внешнее и внутреннее окружение оказывает влияние на функционирование и развитие пассажирского автотранспортного предприятия с учетом существующих определенных требований. Исходя из этого в процессе

управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий необходимо учитывать указанное влияние.

На наш взгляд, учитывая и оценивая множество факторов, влияющие на организацию инновационных процессов, можно объединить в три группы, на основе их группировки по определенным признакам, а также разделить факторы, препятствующие и способствующие развитию инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия (таб.2.11).

Таблица 2.11

**Перечень факторов, влияющие на развитие инновационной деятельности
пассажирского автотранспортного предприятия**

Перечень факторов	Перечень факторов, препятствующие инновационной деятельности	Перечень факторов, способствующие инновационной Деятельности
Экономико - технологические	Ограниченность финансовых ресурсов для реализации инвестиционных проектов; слабость материальной, научно - технической базы и устаревшая технология; отсутствие резервных мощностей	Источники финансирования, резервы материально-технических средств, прогрессивные технологии; необходимая хозяйственная и научно-техническая инфраструктура
Политически-правовые	Нестабильность (политическая); ограничения со стороны антимонопольного, налогового, патентно-лицензионного законодательства и др.	Нормативно-правовые меры (льготы), стимулирующие инновационную деятельность, господдержка инноваций
Организационно-управленческие	Организационно-управленческие структуры; излишняя централизация; авторитарный стиль управления; преобладание вертикальных потоков информации; ведомственная замкнутость; трудность межотраслевых и межорганизационных взаимодействий; жесткость в организации планирования; сложность согласования интересов участников инновационных процессов и др.	Процессно-ориентированные оргструктуры; демократичный стиль управления; преобладание горизонтальных потоков информации; самопланирование; децентрализация, формирование целевых, проблемных групп; реинжиниринг постановка систем управления качеством с использованием международных стандартов ИСО-9000; материальное стимулирования за инновационную деятельность
Социально-психологические и культурные	Сопrotивление инновациям, которые могут вызвать такие последствия, как изменение статуса, необходимость поиска новой работы, перестройка устоявшихся способов деятельности; стереотипное поведение; боязнь риска, опасение наказаний за неудачу и др.	Развитие системы морального стимулирования; возможность самореализации; освобождение творческого труда. Формирование нормального психологического климата в предприятие

Составлено автором на основе: [Источник: 134,182, 200]

Согласно данным таблице 2.11 главным фактором, обеспечивающим улучшение инновационной деятельности в стране, транспортного комплекса и ПАТП, являются объемы требуемых финансовых ресурсов. Поэтому недостаточность объемов финансирования является барьером на пути инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия. Сейчас многие ПАТП являются убыточными. Учитывая это, предпринимаются действия по реализации 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.

На основе данных таблице 2.11 можно сформулировать вывод о том, что учет этих факторов способствует формировать перечень рекомендаций по развитию инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия в условиях углубления рыночных отношений.

Формирование современной системы развития инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия неразрывно связано с привлечением прямых иностранных инвестиций. Приоритетным направлением считается привлечения прямых иностранных инвестиций для пассажирских автотранспортных предприятий целесообразно использовать выделяемые ресурсы за счет различных международных программ поддержки развития инновационной деятельности. Важно выделить использование кредитов Всемирного Банка, Азиатского банка, Китая и других по развитию транспортного комплекса Республики Таджикистан

В Республике Таджикистан значительно возрос значение рынка транспортных услуг и его различных сегментов с целью удовлетворения спроса на инновационные перевозочные процессы и оказания транспортных услуг, учитывая важность развития и совершенствование инновационной деятельности в транспортных предприятиях. Важно заметить, что параметры рынка транспортных услуг и его сегментов влияют на рентабельность

инвестиций. При этом важным считается проведения оценки эффективности инновационной деятельности в пассажирских автотранспортных предприятиях, учитывая их отличительные особенности.

К отличительным особенностям условий деятельности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области относятся:

- недостаточное развитие рыночных отношений в сфере оказания пассажирских автотранспортных услуг;
- низкий уровень рентабельности пассажирских автотранспортных предприятий;
- низкая доступность сельского населения к услугам пассажирских транспортных предприятий;
- отсутствие импортозамещения в производстве транспортной техники и топлива на территории региона;
- низкий уровень качества предоставления услуг по перевозке пассажиров.

При организации управления оказания услуг пассажирских автотранспортных предприятий, возникает необходимость модернизации технологий предоставления услуг с целью повышения качества пассажирских автоперевозок и удовлетворения спроса населения на основе внедрения инноваций и инновационных продуктов и оценка их эффективности.

Анализ показывает, что необходимо формировать новые стимулы для обеспечения инновационного развития. Следует заметить, что конкуренция при осуществлении пассажирских перевозок способствует инновационному развитию. В этих условиях ПАТП направляют свою работу по уменьшению расходов, и создают условия для проведения научно-исследовательских и опытно- конструкторских работ.

В ПАТП инновационный процесс охватывает ввода в эксплуатации нового вида транспортных средств, оборудования для проведения их технического обслуживания и ремонта, а также информационно-

коммуникационных технологий, учитывая происходящие изменения в рыночной среде. В 50% инновационно-активных пассажирских автотранспортных предприятий области отсутствует финансирование научно-исследовательских работ.

В настоящее время при разработке направлений инновационного предприятия особое внимание уделяется экологическим нормам, как важного фактора инновационного развития пассажирских автотранспортных предприятий. При этом экологический регламент следует рассматривать как важнейший компонент рынка при оказании транспортных услуг. Решение вопроса об усилении роли экологических стандартов требует от пассажирских и грузовых автотранспортных предприятий обновлять парк транспортных средств и их модернизировать.

В современных условиях развития рыночных отношений важным считаем осуществлении реализации госполитики регулирования инновационных процессов, которые должны стать главным направлением внедрения инноваций в транспортном комплексе и его предприятий.

Анализ зарубежного опыта показывает, что реализации госполитики в области регулирования инновационных процессов в целом способствует обеспечению положительных конечных результатов во всех отраслях и сферах экономики. При этом данная политика в транспорте имеет директивный, компенсационный и дополняющий характер, что должен обеспечить эффективное развитие отрасли в целом и рынка услуг автомобильного транспорта в частности.

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.

В современных условиях важно заметить, что при инновационной деятельности в автотранспортных предприятиях не наблюдается реализации механизма рыночного регулирования. Поэтому они прибегнут к использованию механизма саморегулирования на рынке транспортных услуг⁶².

В целом проведенное исследование дает возможность выявить факторы, без которых невозможно эффективное управление инновационной деятельностью на пассажирском автотранспортном предприятии (рис.7).

В целом учет выделенных факторов (рис.7) учитывая креативное мышление и определенный уровень профессиональной подготовки сотрудников пассажирских автотранспортных предприятий проводить эффективное управление инновационной деятельностью на пассажирском автотранспортном предприятии.

Поэтому инновационное развитие пассажирских автотранспортных предприятий предполагает наличие квалифицированных кадров. В связи, с чем подготовка и переподготовка кадров, повышение квалификации в направлениях связанных с переходом на инновационное развитие является одной из функций управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия.

⁶²Medema S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theory of Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007.–Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.



Рисунок 7- Факторы эффективного управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия

В настоящее время для многих пассажирских автотранспортных предприятий существует проблема сохранения рабочих мест сотрудников и, в первую очередь, высококвалифицированных. Однако, остановить отток высококвалифицированных кадров помогает применение современной системы мотивации и стимулирования труда. В связи с этим мы считаем, что повышение эффективности персонала пассажирских автотранспортных предприятий зависит от соблюдения двух условий: ощущение собственной значимости для предприятия и удовлетворение материальных потребностей.

В целом, действующая система мотивации и стимулирования персонала, позволит привлечь сотрудников к инновационной деятельности и повысит престиж пассажирского автотранспортного предприятия на рынке услуг автомобильного транспорта.

Взаимосвязанность и взаимодействие достигаются путем создания системы коммуникации. Такая система позволяет установить связь между сотрудниками и руководителями предприятий, что обеспечит эффективное взаимодействие всего персонала во всех направлениях, то есть «снизу вверх» и

«сверху вниз». Система коммуникаций обеспечивает обмен данными, ускоряет решение любых проблем, создает единое информационное поле для всего коллектива. Следовательно, одним из условий эффективного управления инновационной деятельностью является информированность коллектива о том, что происходит на предприятии, какие задачи поставлены и на какие цели направлена деятельность предприятия. Для решения этой задачи используются различные инструменты, начиная от совещаний и собраний до создания корпоративной социальной сети.

Управление инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия должно основываться на инновационном менеджменте, который в общем виде представляет собой систему разработки и принятия решений, направленных на развитие инновационного потенциала предприятия. Особую роль в управлении инновационной деятельностью отводится руководителям, которые должны обладать качествами руководителя - лидера. Инновационная деятельность связана с высокими рисками, притом руководитель - лидер способен создать стратегию развития инновационной деятельности и использовать для её реализации все источники ресурсов.

Важно заметить, что особенностями инновационной деятельности выделяют высокую степень риска (неопределенности). В связи с этим приоритетным принципом финансового управления инновационной деятельностью является эффективное использование источников финансирования. Важно выделить: бюджетные и внебюджетные средства, заемные и собственные средства, средства инвесторов. Кроме того к внутренним источникам финансирования следует отнести амортизационный фонд и фонд накопления, предназначенный для развития пассажирского автотранспортного предприятия.

В целом, эффективное управление инновационной деятельностью зависит от ряда условий, которые в совокупности обеспечивают реализацию инновационного процесса. Создание благоприятных условий для организации управления транспортной системы является основной задачей менеджмента

пассажи́рского автотранспортного предприятия. Поэтому целесообразным считаем создания рабочей группы, состоящая из квалифицированных сотрудников предприятия по разным направлениям и подчиненная руководителю, которая должна стать центром реализации инновационного процесса в пассажирском автотранспортном предприятии.

Разработанная система мотивации и стимулирования, окажет побуждающее воздействие на эффективную работу не только рабочей группы, но и всего персонала предприятия. Система коммуникаций обеспечит прямые и обратные связи и информированность коллектива о процессах, происходящих на предприятии. Тем самым будет сформировано внутреннее окружение, способное реализовать поставленные цели.

Таким образом, применение системного подхода к управлению реализации инновационной деятельности, базируется на учете взаимосвязанности и взаимозависимости факторов, оказывающих влияние на реализацию инновационного процесса. Практика показывает, что не существует единой модели управления инновационной деятельностью. Поэтому каждое предприятие, исходя из возможностей и условий деятельности, выстраивает свою индивидуальную модель инновационной деятельности.

В целом используя инструменты инновационного менеджмента и особенно экономико-математическое моделирование при реализации индивидуальной модели инновационного процесса, пассажирское автотранспортное предприятие добывается конкурентные преимущества, устойчиво развиваться и тем самым способствует развитию экономики страны, обеспечению экономического роста, повышению качества транспортного обслуживания и жизни населения.

2.3. Экономико-математическое моделирование обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях

Важнейшей отличительной чертой современного этапа развития мировой экономики является то, что оно приобрело ярко выраженный инновационный характер. Отражением определяющей роли инновационных процессов в экономике стало формирование новой парадигмы экономического развития на базе знаний и инноваций, которые рассматриваются как важнейшие экономические ресурсы.

Исследование инновационной деятельности, ее влияния на различные элементы и уровни экономической системы, является одной из нерешенных проблем. Учитывая высокую значимость данной задачи для ее решения должны привлекаться все доступные средства научных исследований, в том числе возможности математических методов и моделей, которые позволяют осуществлять многовариантный анализ различных гипотетических и реальных сценариев организации и развития инновационных процессов, результатов их реализации. Такой анализ даст возможность лучше понять механизмы формирования и распространения инноваций, их влияния на итоговые показатели соответствующей экономической деятельности. В перспективе математические модели инновационных процессов могут стать одним из ключевых элементов экономического инструментария, используемого в практике рациональной организации внедрения инноваций, оценки и анализа их результативности.

Следует также подчеркнуть, что 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 важнейшей ролью инноваций в экономическом развитии) нового самостоятельного раздела математической экономики, непосредственно ориентированного на представление и анализ инновационных процессов.

Признавая фундаментальный характер инновационных воздействий, современная экономическая наука предлагает к классической схеме воспроизводственного процесса «производство - распределение - обмен - потребление» добавить еще одну фазу, специально представляющую инновационную деятельность.

Инновационная деятельность пассажирского автотранспортного предприятия направлена на повышение эффективности транспортных процессов. Моделирование транспортных процессов в значительной мере способствует решению этой задачи.

Экономико-математическое моделирование транспортных процессов позволяет решить следующие задачи:

- провести анализ транспортных процессов;
- построить прогноз развития транспортных процессов;
- разработать управленческое решение, направленное на повышение эффективности транспортных процессов и развитие инновационной деятельности.

В общем виде экономико-математическое моделирование связано с построением оптимизационной модели транспортного процесса. Экономико-математические модели строятся, используя инструменты линейного программирования, и группируются:

- по методу представления данных - статические и динамические;
- по временному лагу - непрерывные и дискретные;
- по типу представления процесса - стохастические и детерминированные;
- по количеству видов продукции - однопродуктовые и многопродуктовые.

Независимо от использования той или иной модели, её построение должно основываться на определенных принципы. Несмотря на то, что не существует определенных правил построения моделей, в современной науке имеется достаточный опыт, на основе которого возможно выделить принципы

или требования к построению математических моделей. К основным принципам относят:

1. Адекватность модели - предполагает учета сложности и разработки модели целям исследования.
2. Модели должны быть соответствующим адекватностью их разработки.
3. Несложность модели - учитывает сохранение существенных свойств системы и упрощенное её описание.
4. Результаты экономико-математического моделирования не должно быть сложными, а выбор варианта решения нетрудным.
5. Погрешности должны быть допустимыми.

Учет указанных принципов позволяет при осуществление экономико-математического моделирования автотранспортных процессов в пассажирских автопредприятиях избежать ошибок.

С помощью линейного программирования решаются следующие задачи, связанные с транспортными процессами: распределение перевозок однородного груза между грузоотправителем и грузополучателем; выбор рационального автобусного маршрута и движения подвижного состава.

Автор работы⁶³ считает, что «при анализе подходов моделирования транспортной системы учитывался фактор существующих жестких ограничений информационного характера, и при ослаблении этих предположений структура моделей и схемы расчетов могут меняться».

Таким образом, использование экономико-математических инструментов повышает обоснованность принимаемых хозяйственных решений, и прогнозирует развитие инновационной деятельности. Проблема сложности процесса моделирования решается путем системного подхода и применения современных технологий для построения моделей.

Динамика пассажирских перевозок автотранспортными предприятиями Сочдийской области показана в таблице 2.12.

⁶³Аникин Е.Н. Проблемы моделирования развития регионального транспортного комплекса // Вестн. Чуваш.ун-та, - Чувашия, 2008. - №3. - С. 266-271.

Таблица 2.12

Объем перевозок и пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования в Согдийской области по видам перевозок за 2010-2019 гг.

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 к 2010, %
1	Объем перевозок пассажиров	млн. пасс	122,8	131	133,2	137,6	142,2	146,3	148,5	153	125
	а) на внутригородских сообщениях	млн. пасс	32,5	34,3	35,2	36,2	37,7	38,8	39,4	40	124
	Удельный вес	%	26,5	26,2	26,4	26,3	26,5	26,5	26,5	26	99
	б) на пригородных сообщениях	млн. пасс	87,2	93	94,5	97,7	100,9	103,8	107	110	127
	Удельный вес	%	71	71	70,9	71	71	71	71	72	102
	в) на междугородных сообщениях	млн. пасс	2,7	2,9	2,9	3	3	3,1	3,2	3,3	122
	Удельный вес	%	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2	91
	г) на международных сообщениях	млн. пасс	0,4	0,58	0,6	0,7	0,71	0,72	0,9	0,8	в 2 р
Удельный вес	%	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	133	
2	Пассажирооборот	млн. пкм	1755,5	1901,2	2073,2	2097,1	2167,2	2234,1	2329,5	2424,9	138
	а) на внутригородских сообщениях	млн. пкм	260	274,4	281,6	290,5	303,4	312,2	318	344	132
	Удельный вес	%	14,8	14,4	13,6	13,9	14	14	14	14,2	96
	б) на пригородных сообщениях	млн. пкм	1168,4	1246,2	1300,1	1309,1	1350,2	1401	1457	1527	131
	Удельный вес	%	66,6	65,5	62,7	62,4	62,3	62,7	62,7	63	95
	в) на междугородных сообщениях	млн. пкм	236,5	254	254	260	270,9	276,8	285	298	126
	Удельный вес	%	13,5	13,4	12,3	12,4	12,5	12,4	12,4	12,3	91
	г) на международных сообщениях	млн. пкм	90,6	126,6	237,5	237,5	242,7	247,3	252	255	в 3 р
Удельный вес	%	5,2	6,7	11,5	11,3	11,2	11,1	11,1	10,5	в 2 р	

Источник: Статистические данные ГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» в Согдийской области

Данные таблицы 2.12 показывают, что объем перевозок в период с 2010 по 2019 годы увеличился на 25% и составил 153 млн. пассажиров. За исследуемый период значительно увеличился объем перевозок на пригородных сообщениях или на 27%, доля которых в общем объеме перевозок составляет более 70%. Удельный вес пригородных перевозок также вырос с 2010 по 2019 годы на 2%. Это объясняется тем, что основная доля населения проживает в сельской местности.

Внутригородское сообщение имеет положительную динамику с 2010 по 2019 годы, темп роста составил 24%, доля этого вида перевозок практически не изменился и остался в пределах 26%. В то же время, объем перевозок на междугородних сообщениях имеет положительную динамику и вырос на 22% , при этом удельный вес в общем объеме перевозок остался на уровне 2%, что ниже показателя 2010 года на 0,2%.

Пассажиروоборот по Согдийской области с 2010 по 2019 годы увеличился на 38%, Значительно возрос пассажируоборот на международном сообщении (в 3 раза), что связано с перевозками пассажиров из Таджикистана в Россию. Пассажируоборот на пригородных сообщениях в 2019 году вырос на 30% по сравнению с 2010 годом.

Экономико-математическое моделирование обеспечения управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях проводилось по блок-схеме показанной на рисунке 8.

Построенные прогнозы развития транспортных предприятий по обслуживанию населения могут быть основой для принятия решений о направлениях инновационной деятельности. Тем самым, прогнозирование становится одним из инструментов управления реализацией инновационного процесса на транспортном предприятии.

Данные представленные в таблице 2.12 могут быть исходными данными для построения прогноза развития инновационной деятельности на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области (рис. 9,10,11,12,13).



Рисунок 8 - Блок схема экономико-математического моделирования управления инновациями на пассажирских автотранспортных предприятиях

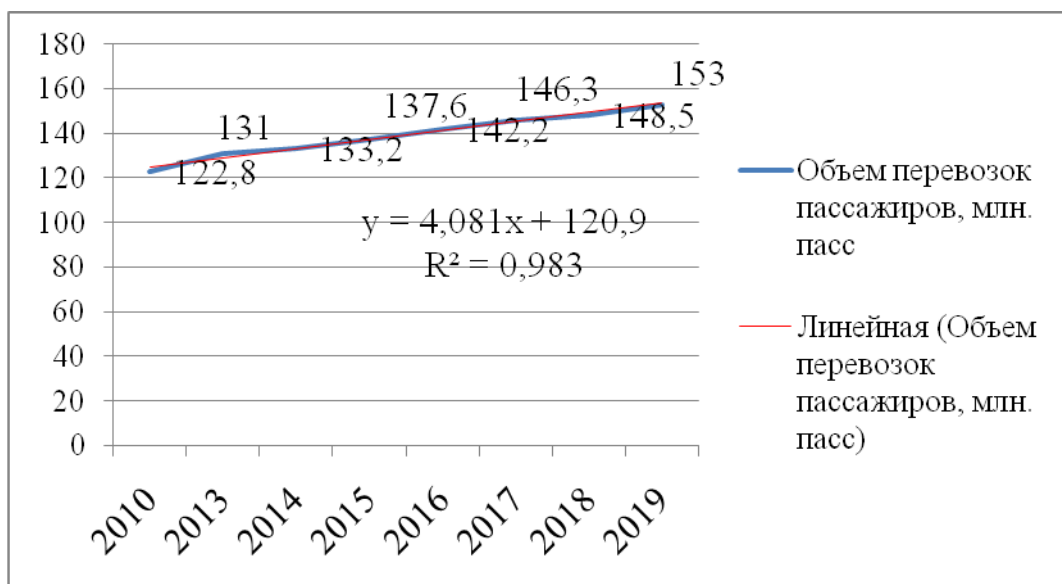


Рисунок 9 - Функция для прогнозирования объема перевозок пассажиров по Согдийской области

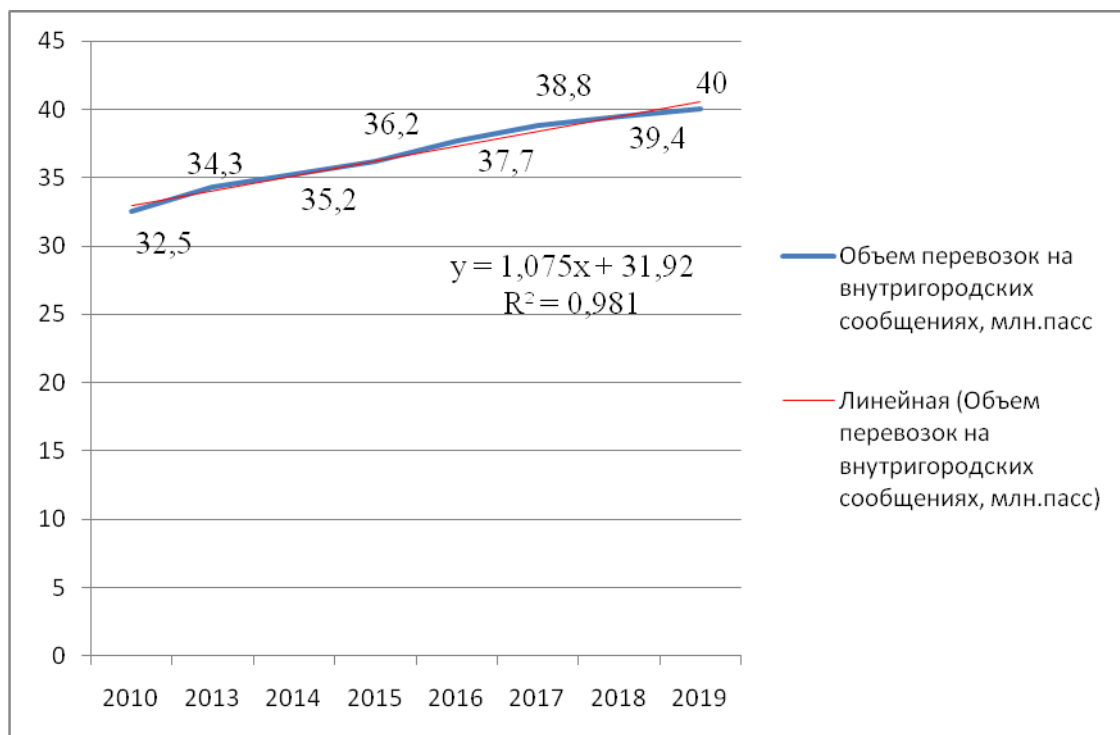


Рисунок 10 - Функция для прогнозирования объема перевозок пассажиров на внутригородских сообщениях по Согдийской области

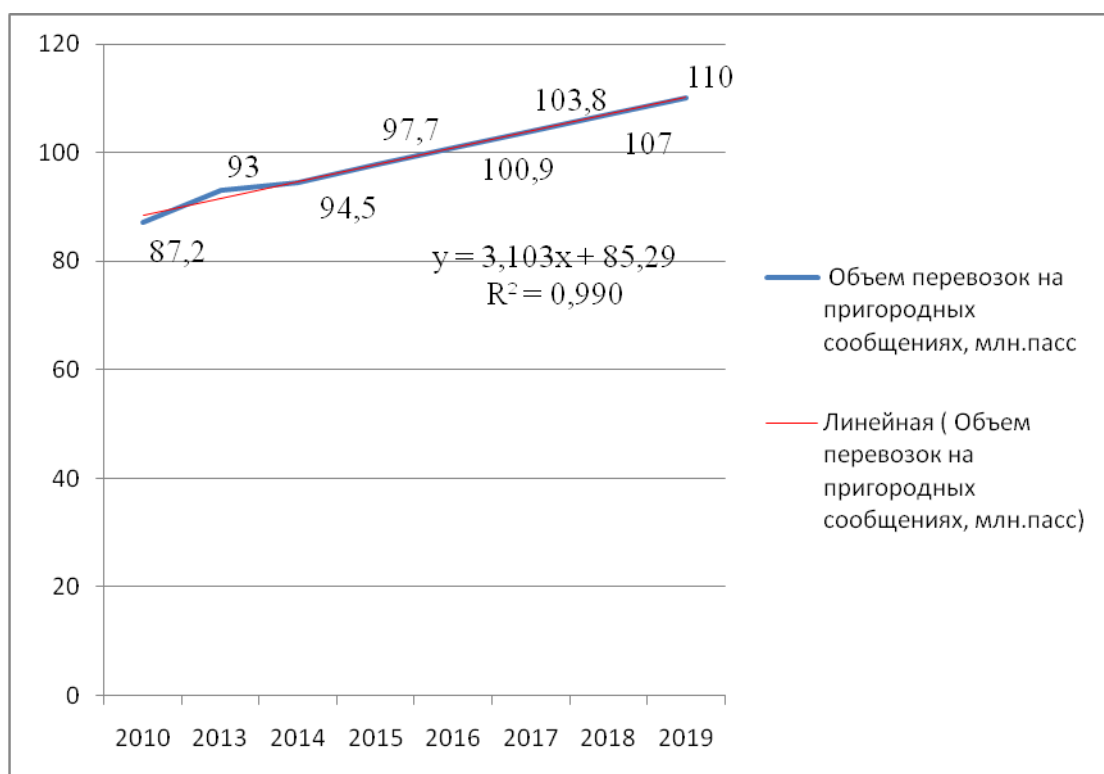


Рисунок 11 - Функция для прогнозирования объема перевозок пассажиров на пригородных сообщениях по Согдийской области



Рисунок 12 - Функция для прогнозирования объема перевозок пассажиров на междугородних сообщениях по Согдийской области

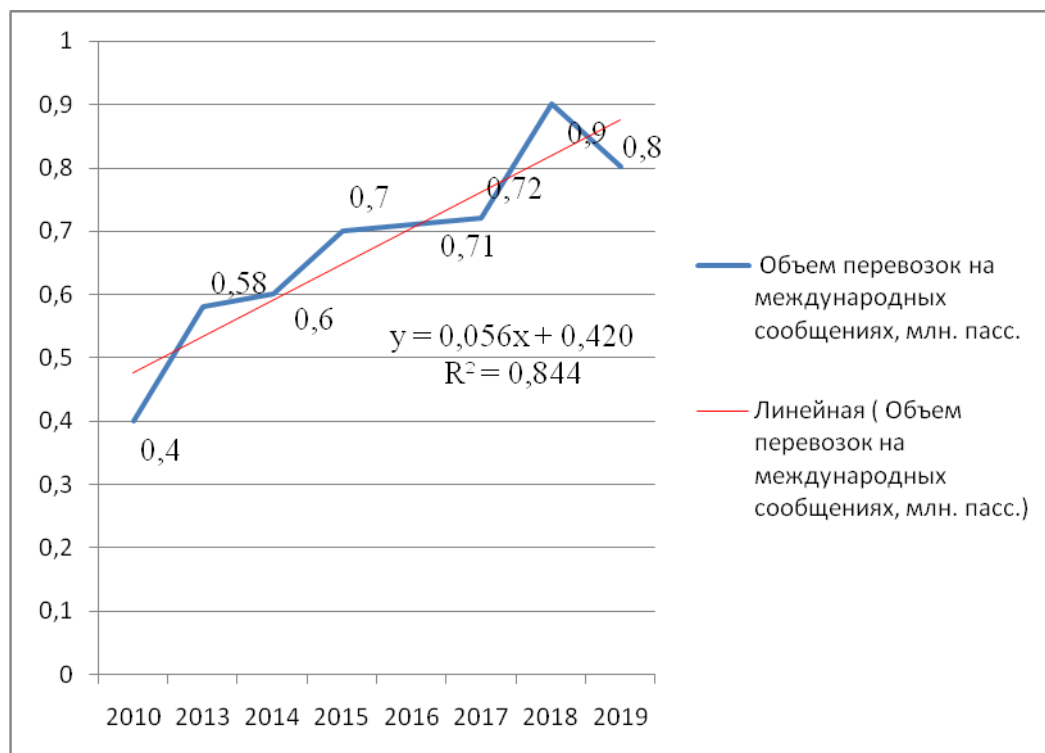


Рисунок 13 - Функция для прогнозирования объема перевозок на международных сообщениях пассажирскими автотранспортными предприятиями Согдийской области

Разработанный прогноз в целом и по видам сообщений представлен в табл.2.13.

Таблица 2.13

Прогноз объема перевозок пассажирскими автотранспортными предприятиями
Согдийской области (млн. пасс.)

Годы	Объем перевозок пассажиров	на внутригородских сообщениях	на пригородных сообщениях	на междугородных сообщениях	на международных сообщениях
2020	158	41,6	113,2	3,35	0,93
2021	162	42,7	116,3	3,43	0,98
2022	166	43,78	119,4	3,5	1,05
2023	170	44,8	122,5	3,58	1,10
2024	174	45,9	125,6	3,65	1,16
2025	178,1	47	128,7	3,73	1,2
2026	182,2	48,1	131,9	3,8	1,3
2027	186,3	49	134,9	3,88	1,33
2028	190	50,2	138,1	3,95	1,39
2029	194	51,3	141,2	4,03	1,4
2030	198,5	52,4	144,3	4,1	1,5

Расчеты автора

Потребности населения в услугах по перевозке пассажиров формируются под воздействием ряда факторов и условий. В зависимости от степени влияния факторы могут оказывать косвенное или прямое воздействие. Косвенные факторы формируются под воздействием социально-экономических законов эволюции общества. Прямые факторы оказывают существенное влияние на уровень и методы организации транспортного процесса и, соответственно, на объем перевозок и пассажирооборот.

Для экономико-математического моделирования необходимо учитывать факторы выраженные количественно. В первую очередь, количественной оценки должны поддаваться факторы, имеющие прямое влияние на развитие пассажирских автотранспортных предприятий.

Комплексный подход к учету всех факторов, влияющих на спрос населения на услуги пассажирского автотранспортного предприятия, позволяет их удовлетворению. Процесс выявления факторов, влияющих на потребности населения в автотранспортных услугах проводится на основе многофакторного корреляционно-регрессионного анализа в два этапа.

Перечень факторов, оказывающих влияние на потребности населения в услугах пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области представлена в таблице 2.14.

Таблица 2.14

Исходные данные для прогнозирования спроса населения на услуги перевозки пассажирским автотранспортом Согдийской области
(общие, внутригородские и внегородские)

Факторы	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность населения области, тыс. чел.	2455,5	2511,1	2560,8	2608	2657	2705,4
Среднемесячная зарплата, сомони.	645,72	696,8	774,23	1012,87	1072,28	1182,69
Количество индивидуальных автомобилей на 1000 чел.	57	56	64	58	57	56
Объем товарооборота на душу населения, смн/чел.	2076,7	2242,4	2450,7	2821	3096,5	3394
Количество ПАТП, ед.	43	43	43	44	44	44
Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони.	11,83	10,85	15,94	13,32	12,66	17,02
Плотность сети автомобильных дорог, км / 100 кв.км.	34,8	35,4	36,53	36,8	37,01	37,3
Количество автобусов, ед.	4347	4265	4320	4367	4411	4501
Городское население, тыс. чел.	638,4	653	665,8	678,1	690,7	703,404
Число студентов в учреждениях высшего и среднего профессионального образования, тыс. чел.	50,7	56,7	61,4	60,4	64,9	69,4
Сельское население, тыс. чел.	1817,4	1859,2	1894,9	1929,9	1966,2	2002
Зарплата в сельском хозяйстве, сомони.	244,59	242,17	274,94	531,85	544,43	584,26
Численность занятых в сельском хозяйстве по найму, тыс.чел.	220,3	216,2	215,7	217	219,6	229,5
Перевезено пассажиров автомобильным транспортом всего, млн. чел.	133,2	137,6	142,2	146,3	148,5	153
в том числе						
- внутригородским, млн. чел.	35,2	36,2	37,7	38,8	39,4	40
- внегородским, млн. чел	98	101,4	104,5	107,5	109,1	113

Составлено автором по данным: Статистические данные ФГУП «Автомобильного транспорта и логистического обслуживания» в Согдийской области; Статистический ежегодник Согдийской области.- Душанбе: АПСПРТ,2020.-С. 301.

Метод корреляционно-регрессионный анализ дает возможность количественно оценить связь между основными факторами, влияющий на исследуемый процесс и исследуемыми явлениями. С целью определения

существенных факторов устанавливаем коэффициент парной корреляции между факторами подвижности населения по региону, на внутригородских и внегородских маршрутах. Корреляция позволяет определить тесноту и направления связи между исходными данными (табл. 2.15, 2.16, 2.17) .

Таблица 2.15

Корреляция факторов, влияющих на услуги общего объема перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области

	Y ₁	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
Y ₁	1	0,99678	0,97411	0,98339	0,97092
X ₁	0,99678	1	0,97607	0,99057	0,95809
X ₂	0,97411	0,97607	1	0,99113	0,91472
X ₃	0,98339	0,99057	0,99113	1	0,92088
X ₄	0,97092	0,95809	0,91472	0,92088	1

Примечание: Y₁- общий объем перевозок пассажиров автотранспортом, млн.чел; X₁- численность населения области, тыс. чел.; X₂- среднемесячная заработная плата, сомони.; X₃- объем товарооборота на душу населения, сомони/чел.; X₄- плотность сети автодорог, км / 100 кв. км

Из таблицы 2.15 видно, что на общий объем перевозок населения пассажирским автотранспортом наиболее сильное влияние оказывают следующие факторы: общий объем перевозок пассажиров автотранспортом, млн.чел., численность населения области, тыс. чел., среднемесячная заработная плата, сомони., объем товарооборота на душу населения, сомони/чел., плотность сети автодорог, км / 100 кв. км

Важно заметить, что нами исключены факторы, которые между собой имеют функциональную связь или имеют коэффициент парной корреляции с результирующим показателем менее 0,5 (слабая связь).

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

$$Y = -78,4402 + 0,072075 * X_1 + 0,00819 * X_2 - 0,0044 * X_3 + 1,106481 * X_4$$

Величина коэффициента множественной корреляции 0,998741 и коэффициент детерминации $R^2 = 0,997484$ показывает существенность связи общих перевозок населения пассажирским автотранспортом региона с

включенными в модель факторами. Оценка надежности полученной модели по F критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что его значение $F_{набл} = 583,2$, $F_{крит}(0,05; 4;1)=246$ и $F_{набл} > F_{крит}(0,05; 4;1)$.

Полученная модель адекватна реальному процессу формирования спроса населения на перевозки пассажирским автотранспортом региона, а вошедшие в нее факторы статистически значимы.

Таблица 2.16

Корреляция факторов, влияющих на услуги внутригородских перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области

	Y ₂	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
Y ₂	1	0,96765	0,99805	0,98765	0,95118
X ₁	0,967657	1	0,98819	0,975931	0,89641
X ₂	0,99805	0,98819	1	0,97895	0,88610
X ₃	0,98765	0,97593	0,97895	1	0,970725
X ₄	0,95118	0,89641	0,88610	0,97072	1

Примечание: Y₂- внутригородские перевозки автотранспортом, млн.чел.; X₁- городское население области, тыс. чел.; X₂-среднемесячная зарплата, сом.; X₃-количество индивидуальных автомобилей на 1000 человек, ед./1000 чел.; X₄-количество студентов, тыс. чел.

Данные таблицы 2.16 показывают, что отобранные факторы оказывают влияние на объем услуг внутригородских пассажирских автоперевозок. Тогда экономико-математическая модель услуг внутригородских перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области после отсева несущественных факторов имеет следующий вид:

$$Y = -90,52 - 0,0062 * X_1 + 0,10134 * X_2 + 0,22062 * X_3 - 0,33176 * X_4$$

Коэффициент множественной корреляции 0,9988 и коэффициент детерминации $R^2 = 0,9976$ показывает тесную связь внутригородских перевозок населения пассажирским автотранспортом региона с включенными в модель факторами. Оценка надежности полученной модели по F критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что его значение $F_{набл} = 439,22$, $F_{крит}(0,05; 4;1)=225$ и $F_{набл} > F_{крит}(0,05; 4;1)$.

Полученная модель адекватна реальному процессу формирования спроса населения на внутригородскую перевозку пассажирским автотранспортом области, а вошедшие в нее факторы статистически значимы.

Таблица 2.17

Корреляция факторов, влияющих на услуги внегородских перевозок пассажирским автотранспортом Согдийской области

	Y ₃	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
Y ₃	1	0,87831	0,85697	0,78475	0,67224
X ₁	0,87831	1	0,80082	0,23173	0,81581
X ₂	0,85697	0,80082	1	0,81233	0,83624
X ₃	0,78475	0,23173	0,81233	1	0,91848
X ₄	0,67224	0,81581	0,83624	0,91848	1

Примечание: Y₃- внегородские перевозки пассажиров автотранспортом, млн. чел.; X₁– сельское население области, тыс. чел.; X₂-среднемесячная зарплата в сельском хозяйстве, сом.; X₃-количество индивидуальных автомобилей на 1000 человек, ед./1000 чел.; X₄- количество автобусов, ед.

По данным таблицы 2.17 построим модель множественной регрессии услуг внегородских перевозок пассажирским автотранспортом.

$$Y = -1228,229 - 1,63841 * X_1 + 0,19829 * X_2 + 0,32559 * X_3 - 0,13167 * X_4$$

Коэффициент множественной корреляции 0,9413 и коэффициент детерминации $R^2 = 0,8860$ показывает тесную связь внегородских перевозок населения пассажирским автотранспортом области с включенными в модель факторами. Оценка надежности полученной модели по F критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что его значение $F_{набл} = 379,62$, $F_{крит}(0,05; 4; 1) = 225$ и $F_{набл} > F_{крит}(0,05; 4; 1)$.

Полученная модель адекватна реальному процессу формирования спроса населения на внегородскую перевозку пассажирским автотранспортом области, а вошедшие в нее факторы статистически значимы.

Реализация построенной модели связана с повышением качества услуг по перевозке пассажиров, которая во многом зависит от уровня управления инновационным развитием транспортных предприятий.

Достижение обозначенных задач возлагается на органы управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий Согодийской области. Следовательно, необходимы планомерные поэтапные изменения структуры пассажирских автотранспортных предприятий с целью реализации инновационного процесса.

Современные условия хозяйствования, характеризующиеся развитием рыночных отношений и конкуренции, меняют ориентиры в деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, что связано с переходом на новый уровень развития. Основными задачами становится не выживание или познание производственной и финансовой деятельности, а поиск рынков сбыта, повышение качества и конкурентоспособности предоставляемых услуг. Новые условия функционирования обуславливают необходимость перехода на новый уровень управления хозяйственной деятельностью, что связано с технической, технологической и организационной модернизацией пассажирского автотранспортного предприятия в контексте инновационного развития. Реконструкция пассажирского автотранспортного предприятия должна стать основной целью стратегического развития предприятия. Результатом преобразований должна стать новая форма осуществления транспортного процесса основанного на инновационном подходе:

- обновление транспортных средств, основанных на современных достижениях науки и техники;
- оптимизация транспортного процесса, с целью снижения расходов на организацию услуг по перевозке пассажиров;
- повышение конкурентоспособности предоставляемых услуг за счет повышения качества и снижения тарифов на перевозку пассажиров.

По нашему мнению, основными направлениями реализации инновационного процесса на пассажирских автотранспортных предприятиях с учетом использования разработанных экономико-математических моделей являются:

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. Внедрение системы профессионального роста трудовых ресурсов пассажирского автотранспортного предприятия.

5. Внедрение системы оценки качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров автотранспортным предприятием и др.

Таким образом, современное состояние пассажирской автотранспортной системы, несмотря на тенденцию развития, не соответствует современным требованиям и требует перехода на новый уровень развития. Поэтому важным считаем трансформацию процесса управления инновационной деятельностью на рынке транспортных услуг и пассажирских автотранспортных предприятий.

Построение 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 важнейшей ролью инноваций в экономическом развитии) нового самостоятельного раздела математической экономики, непосредственно ориентированного на представление и анализ инновационных процессов. Реализация выделенных векторов инновационной деятельности, направленной на развитие пассажирского автотранспортного предприятия позволит повысить эффективность их хозяйственной деятельности, расширить комплекс услуг по перевозке пассажиров и качество предоставляемых услуг. Кроме того полученные результаты будут использованы при обосновании и разработки приоритетных направлений управления инновационной деятельности в пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области.

В целом инновационные изменения повлияют на социально-экономическое развитие региона и повысят качество жизни населения Республики Таджикистан.

ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

3.1. Формирование стратегии управления механизма управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий

В современных условиях формирование стратегии развития предприятия считается сложным процессом на основе выбора основных целей предприятия и путей их реализации, принятия альтернативных решений. Разрабатываемая стратегия является важнейшим документом и обеспечивает единства стратегических действий и решений в условиях конкурентной борьбы и показывает ее лидирующую позицию и функционирования в рыночной среды.

Особенно важным считается учет внешних и внутренних факторов, воздействующих на предприятия в разработке вариантов инновационного развития, как фактор эффективной организации деятельности, завоевание новых рынков и обеспечения конкурентоспособности.

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

В литературе по стратегическому планированию представлены различные подходы к определению понятия «стратегия».

Ряд исследователей (Б.А. Райзберг⁶⁴, М. А. Пинаев⁶⁵) под стратегией понимают план, направленный на достижение конкретной цели в течение длительного срока. Разработку стратегии они понимают, как процесс определения конкретной цели и построение плана её реализации.

⁶⁴Райзберг Б. А. Основы экономики / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский. Москва: ИНФРА-М, 2002. 408с.

⁶⁵Пинаев М. А. Анализ проблем стратегического планирования на российских предприятиях / М. А. Пинаев // Экономические науки. 2007. С. 235-238.

Данный подход учитывает возникающие изменения, которые предсказуемы, носят детерминированный характер и поддаются полному учету, контролю и управлению.

По мнению А.И. Панова⁶⁶ «под стратегией понимается процесс определения и связи организации с ее окружением, состоящий в реализации выбранных целей и в попытке достичь желаемого состояния взаимоотношений с окружением посредством распределения ресурсов, позволяющих эффективно и результативно действовать организации и ее подразделениям определяется». Поэтому стратегию можно охарактеризовать как важное направление деятельности, функционирование, в рамках которого проводится работа по достижению стоящих перед ней задач. Поэтому планирование направления деятельности осуществляется по результатам анализа, проведенного с помощью матрицы БКГ и по результатам SWOT- анализа работы предприятия.

Следует также выделить определение стратегии на основе мнения А.А. Антипова⁶⁷ и он отмечает, что под стратегией надо рассматривать набор правил для принятия решения, которыми предприятия руководствуется в своей работы. При этом стратегия рассматривается как основной путь развития предприятия на основе оценки динамики внешней среды, нахождения требуемых ресурсов для достижения и планирования конечных результатов в перспективном периоде.

Таким образом, можно сделать вывод, что стратегия - это модель действий предприятия, необходимого для достижения поставленных целей с учетом координации и распределения ресурсов на перспективу.

Чулоч А.И. считает, что «инновационная стратегия - это одно из средств достижения целей предприятия, отличающееся от других средств своей новизной, прежде всего для данной компании и, возможно, для отрасли, рынка,

⁶⁶Панов А. И. Стратегический менеджмент/ А. И. Панов, И. О. Коробейников, В. А. Панов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2006. 303 с.

⁶⁷Антипов А. А. Разработка и реализация стратегии развития строительных организаций / А. А. Антипов // Экономический анализ: теория и практика. 2007. № 3. С. 58-60.

потребителей»⁶⁸. Стратегия инновационного развития является частью общей стратегии предприятия. В то же время, инновационные стратегии отличаются сложностью разработки и управления реализации стратегии.

Р. А. Фатхутдинов⁶⁹ к условиям сложности разработки и реализации инновационных стратегий относит:

- Высокий уровень неопределенности результатов, что обуславливает применение управление рисками, связанными с инновациями;
- Поиск рискованных инвесторов, так как инновационные проекты по времени реализации являются среднесрочными или долгосрочными;
- Кардинальные изменения, связанные с инновационной реструктуризацией при обеспечении стабильности текущих производственных процессов, что требует согласованности научно-технического, стратегического, финансового, производственного, и маркетингового менеджмента.

В научной литературе различают различные виды инновационных стратегий, которые объединены в наступательные, защитные и промежуточные стратегии и поглощающие.

Наступательные стратегии основаны на фундаментальных исследованиях с использованием новых технологий. Этот вид стратегии считается затратным и применяется крупными предприятиями или группами, так как требует высокой квалификации специалистов при разработке инноваций, масштабных маркетинговых исследований. Реализация наступательной стратегии может быть использована небольшими инновационными организациями, если разрабатывается один продуктовый инновационный проект.

Защитная стратегия строится на сохранении рыночных позиций предприятия, имеет невысокий уровень риска. Такая стратегия используется при условии высокого уровня техники и используемой технологией, высоким

⁶⁸Чулок А. И. Предпринимательство и инновации: стратегия инновационной деятельности / А. И. Чулок // Российское предпринимательство. 2000. № 4. С. 56-63.

⁶⁹Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. Санкт-Петербург: Питер, 2013. 448 с.

качеством реализованного продукта или услуги, низкой себестоимостью. Такая стратегия применяется конкурентоспособными предприятиями, получающие высокие финансовые результаты за счет эффекта от масштаба производства.

Промежуточная стратегия основана на выявлении слабых сторон конкурентов и использования в этом направлении своих сильных возможностей. Анализ конкурентной среды выявляет ниши новшеств, не используемых конкурентами по причине отсутствия возможностей, и используется в своих целях.

Поглощающая стратегия основана на лицензировании, обусловлена тем, что не всегда даже крупные предприятия могут проводить разработку всех новшеств, поэтому в своей деятельности используют разработки других предприятий полученных по лицензии. Поглощающая стратегия может быть скомбинирована с наступательной стратегией.

Выделенные инновационные стратегия поведения предприятий следует объединить в две большие группы:⁷⁰ стратегия активного инновационного поведения и пассивного следования в условиях функционирования рынка инноваций (рисунок 14).



Рисунок 14 - Классификация инновационных стратегий

⁷⁰Кравцова Е.Н. Инновационная деятельность предприятия / Е. Н. Кравцова, В. П. Воронин // Креативная экономика. 2008. № 6. С. 3-8.

Тогда, такой вид стратегии, называют технологическим, так как в её основной считается непрерывное внедрения инновационных технологий в производстве. Маркетинговые инновации связаны с непрерывным внедрением нововведений в маркетинговые исследования.

Мы считаем, что из представленных видов инновационных стратегий, для пассажирского автотранспортного предприятия необходима стратегия, связанная с усовершенствованием автотранспортных процессов, расширением сферы предпринимательской деятельности, повышением эффективности деятельности автотранспортных предприятий.

Вместе с тем, выбор инновационной стратегии зависит от многих факторов, которые принято делить на внутренние и внешние. Для принятия окончательного решения в выборе вида инновационной стратегии пассажирского автотранспортного предприятия необходимо провести анализ внутренней и внешней среды, который позволит:

1. выявить тенденции развития пассажирского автотранспортного предприятия и резервы повышения эффективности хозяйствования;
2. выявить слабые стороны в деятельности и условия хозяйствования, препятствующие развитию пассажирского автотранспортного предприятия;
3. выделить приоритетные возможности и условия, способствующие развитию пассажирского автотранспортного предприятия;
4. определить положение пассажирского автотранспортного предприятия на рынке услуг по перевозке пассажиров;
5. проанализировать новшества пригодные для внедрения в деятельность пассажирского автотранспортного предприятия;
6. исследовать конкурентную среду.

Особое внимание при разработке стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия следует обратить на элемент внешнего окружения - конкурентов. Результаты исследования конкурентной среды позволят определить сильные и слабые стороны пассажирского

автотранспортного предприятия по отношению к конкурентам. Для получения полной информации о конкурентах исследуются:

- ✓ стратегия и тактика, используемые конкурентами для продвижения транспортных услуг на рынке;
- ✓ влияние внешнего окружения на поведение конкурентов на рынке;
- ✓ технологии предоставления транспортных услуг, используемые конкурентами;
- ✓ тарифный план конкурентов.

Полученная информация позволяет определить не только преимущества и недостатки конкурентов, но и сравнить собственное положение с положением конкурентов и выявить точки пересечения пассажирского автотранспортного предприятия с конкурентами, то есть общие проблемы и слабые места. Такой подход способствует разработке целенаправленной конкретизированной стратегии, в которой слабые места становятся преимуществами пассажирского автотранспортного предприятия.

При исследовании внешней среды уделяется внимание на изменения социальной и экономической ситуации в регионе. Так строительство новых производственных объектов и жилых комплексов, рост числа населения в городах и сельской местности, изменения в административно-территориальном делении и др. оказывает влияние на объемы перевозок, изменения маршрутов и создание новых линий.

База полученных данных о состоянии внутреннего и внешнего окружения является основой для разработки инновационной стратегии пассажирского автотранспортного предприятия.

При разработке инновационной стратегии необходимо учитывать особенность нововведений, которым свойственна неопределенность. Неопределенность связана с эффективностью принимаемого решения об инновации. 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 так же предполагает приобретение технологии или новой компьютерной техники и применение программного обеспечения.

Таким образом, независимо от степени введения инноваций в деятельность пассажирского автотранспортного предприятия неопределенность присутствует в любом случае.

Разработка инновационной стратегии состоит из нескольких этапов:

1. Формулирование глобальной цели пассажирского автотранспортного предприятия - миссии.
2. Определение целей инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия.
3. Оценка внешней и внутренней среды функционирования пассажирского автотранспортного предприятия, включая конкурентную среду.
4. Разработка сценариев инновационного развития и определение основных направлений развития.
5. Определение источников финансового покрытия потребностей реализации инновационной стратегии.
6. Оценка инновационной стратегии развития.
7. При необходимости корректировка целевых показателей или целей развития.
8. Реализация инновационной стратегии.

Важная цель предприятий является ее миссия, и все остальные цели используются для ее достижения. Миссия детализирует статус предприятия, предусматривает направление и ориентиры для определения целей и ее стратегии в условиях различных уровней управления и развития.

Миссия - констатация философии и предназначения, смысла существования организации.

Миссия в процессе развития предприятия может измениться под воздействием изменения макроэкономических и социальных условий функционирования. Вместе с тем, формулировка новой миссии пассажирского автотранспортного предприятия должна осуществляться по инициативе руководства, так и участников собственников и других заинтересованных лиц в деятельности пассажирского автотранспортного предприятия⁷¹.

Используя миссию, задают ориентиры, направления деятельности пассажирского автотранспортного предприятия с учетом решения поставленных целей. Исходя из сложившегося положения на пассажирском автотранспортном предприятии, целями инновационного развития могут быть: снижение себестоимости и экономия ресурсов, повышение эффективности деятельности конкурентоспособности.

Формулируя, общей цели в предприятиях определяют задачи, достижения которых зависит от экономической ситуации к моменту реализации стратегии.

Поэтому важное внимание уделяется анализу и оценке рыночного положения предприятия на основе анализа политико-экономических, социальных, научно-технических и природно-экологических факторов.

При разработке сценариев развития инновационной стратегии определяются направления деятельности, которые надо развивать, а какие ликвидировать. Конечные результаты реализации стратегии фиксируются в целевых показателях, которых надо добиться с учетом имеющихся финансовых ресурсов.

В развернутом виде процесс разработки инновационной стратегии пассажирского автотранспортного предприятия показан на рисунке 15.

⁷¹Артур А. Томпсон, Маргарет Питерс, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс, 2015.-592с.;Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.;Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.; Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.; Никитин, А. Стратегическое управление крупным промышленным предприятием //Проблемы теории и практики управления. – 2003.-№6.-С. 89-94;Раджабов Р.К., Ашуrow К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе//Вестник ТГУК.№4-2013.-Душанбе: «СуманиКудрат», 2013.-С.86-97.

Основными функциями руководства при формировании и реализации инновационной стратегии пассажирского автотранспортного предприятия являются анализ - оценка - планирование - реализация - контроль.

В целом, используя результаты стратегического анализа деятельности предприятий, устанавливают взаимосвязь между этапами блока планирования и реализация.

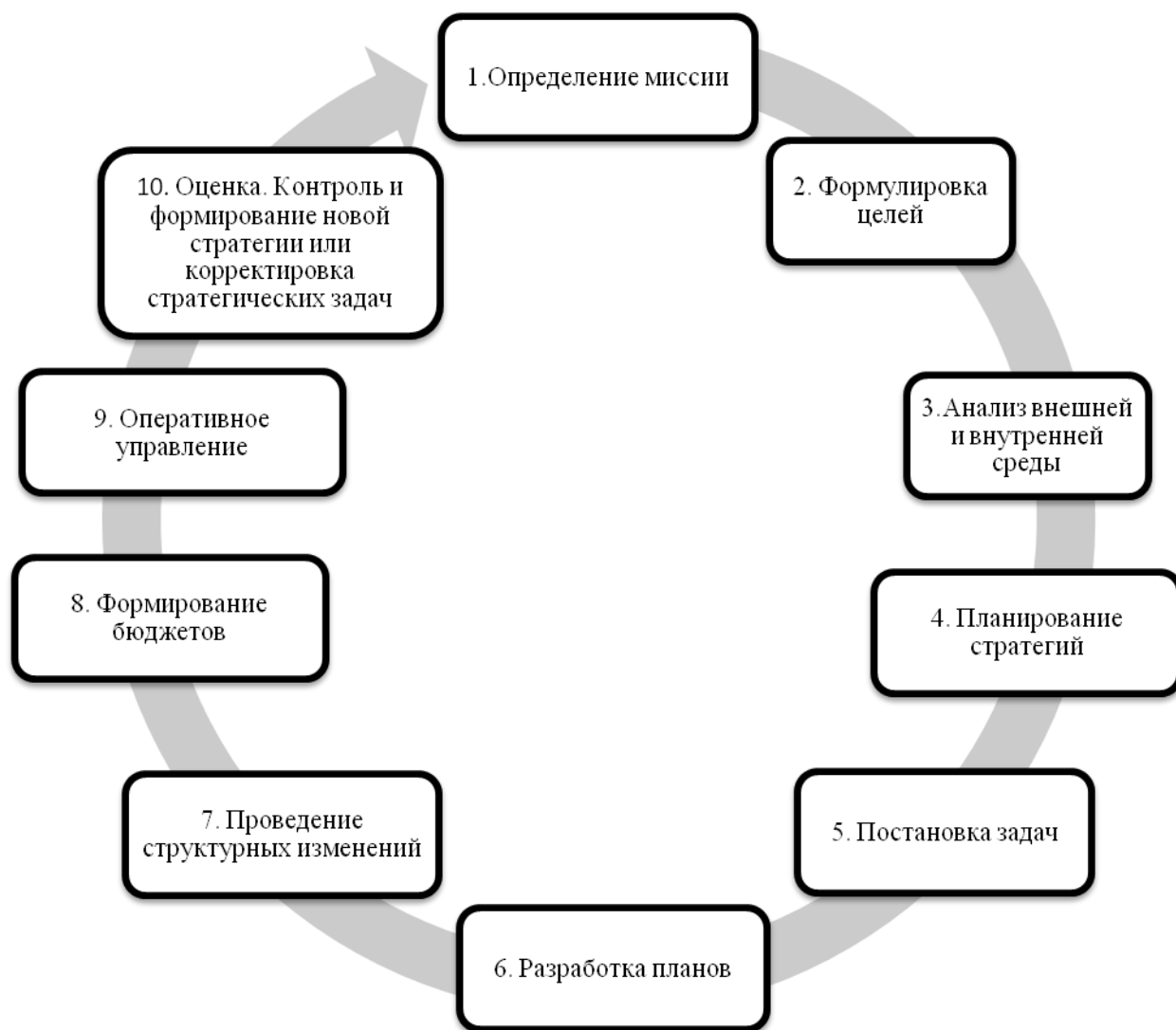


Рисунок 15 - Основные этапы процесса формирования и реализации инновационной стратегии пассажирского автотранспортного предприятия (предложено автором)

В условиях стратегического управления блок «реализация» считается «подготовительным» и «способствующим» эффективному достижению поставленных целей, а блок «оценка и контроль» завершающим этапом стратегического управления.

Любая стадия обладает самостоятельным значением и, следовательно, использованием своеобразных в контексте разработки и осуществлении инновационных стратегий, операций и методов. Одним из неотъемлемых условий разработки и осуществления инновационных стратегий считается подбор стратегии в обязательной взаимосвязи с базисными стратегиями.

В связи, с чем пассажирскому автотранспортному предприятию необходимо:

- 1) уточнить базисные стратегии, которые отражают достижение поставленных целей;
- 2) оценить уровень достижения целей по выбранным стратегиям;
- 3) обосновать использованию менее рискованную стратегию, позволяющую с наименьшим риском достигать поставленные цели.

Следовательно, базовая стратегия должна отражать взаимосвязь других стратегий пассажирского автотранспортного предприятия с целями и задачами инновационной стратегии. Такой подход обеспечит принять верное решение о направлении инновационного развития с учетом факторов времени, неопределенности и риска. В целом можно выделить следующие базисные стратегии, которые могут применяться на пассажирском автотранспортном предприятии (рис.16).

На основе подходов авторов работ⁷², базисные стратегии подразделяются на стратегии:

⁷²Артур А. Томпсон, Маргарет Питерс, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.;Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.;Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.;Раджабов Р.К., Ашуоров К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе// Вестник ТГУК.№4-2013.-Душанбе: «Сумани Кудрат», 2013.-С.86-97.

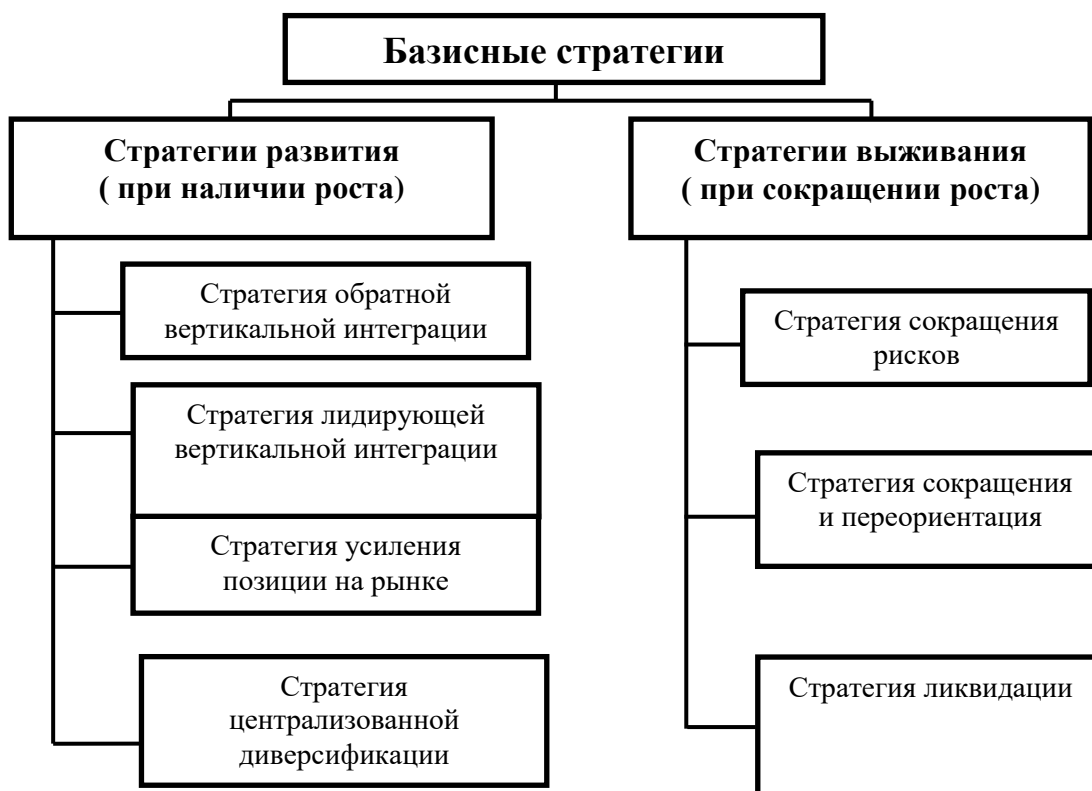


Рисунок 16 - Базисные инновационные стратегии развития пассажирского автотранспортного предприятия

➤ Выживания, использование которых целесообразно в условиях экономического кризиса, нестабильности, инфляции. В результате чего финансовые показатели хозяйственной деятельности предприятия снижаются, и стратегии позволяют приспособиться к этим изменениям.

➤ Ограниченного роста - применяется при стабильных объемах продаж и прибыли и не планируется расширение в перспективе.

➤ Развития - направлено на рост объемов реализации услуг, доли рынка, достижения лидерства на рынке, диверсификацию и другие цели, связанные с развитием.

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. Таким образом, образуется комплекс программ по разным

направлениям: маркетинговое, организационно-техническое, финансово-экономическое и другие. На основе функциональных программ определяются направления общей стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия и выбор вида стратегии.

Разработанная стратегия инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия переходит в фазу реализации, которая предусматривает организацию процесса ее выполнения, регулирования и координации.

Организация реализации стратегии инновационного развития предполагает разработку планов или программ реализации стратегии. Разработка системы программ реализации стратегии пассажирского автотранспортного предприятия может иметь двухуровневый вид: 1) программа на определенный период времени; 2) развернутая стратегическая программа, раскрывающая реализацию стратегии предприятия.

Зарубежный опыт, в частности японской компанией Мацусита, автомобильным концерном «Даймлер-Бенц» ФРГ, успешной реализации стратегических планов показал результативность взаимосвязи долгосрочных (пятилетних), среднесрочных (двухлетних), годовых и оперативных программ.

Стратегическое планирование в деятельности национальных предприятий Республики Таджикистан не имеет широкого применения и достаточного опыта в виду отсутствия квалифицированных специалистов в области стратегического планирования. В связи с чем разработку стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия должна осуществлять консалтинговая фирма, которая проведет исследование предприятия и разработает стратегию инновационного развития.

В тоже время, механическая реализация представленных консалтинговой фирмой стратегических планов инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, может не дать ожидаемых результатов. В связи с чем считаем необходимым совестное исполнение всех этапов разработки стратегии инновационного развития, то есть консалтинговой

фирмой при участии специалистов предприятий. Совместная работа позволит специалистам пассажирского автотранспортного предприятия получить опыт ведения стратегических исследований, а знание особенностей функционирования предприятия позволит разработать консалтинговой фирме адекватную стратегию инновационного развития.

По нашему мнению, обобщенный план стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, который направлен, на реализацию стратегических целей должен иметь следующий вид:

1. **Введение.** В данном разделе дается общая характеристика пассажирского автотранспортного предприятия и отражается следующая информация: значимость транспортных услуг для экономики региона и страны с позиции качества жизни населения, конкурентоспособности услуг, ресурсосбережения для потребителей; технико-экономические достижения за последнее время и краткие сведения о материальной базе и персонале; применяемые технологии в организации транспортного процесса; методы и принципы руководства предприятием.

2. **Миссия** - излагается миссия, которая должна соответствовать основным целям деятельности отраженным в учредительных документах пассажирского автотранспортного предприятия. По нашему мнению, миссией пассажирского автотранспортного предприятия может быть - повышение уровня жизни населения Республики Таджикистан путем предоставления качественных услуг по перевозке пассажиров.

3. **Текущее состояние** деятельности пассажирского автотранспортного предприятия. Данный раздел стратегического плана состоит из нескольких подразделов.

3.1. *Анализ внешнего окружения* включает изучение влияния экономики, правового регулирования и управления, политических процессов, природной среды и ресурсов, социальной и культурной составляющих общества, научно-техническое и технологическое развитие общества, инфраструктуры и т.п. По

результатам анализа внешнего окружения выявляются возможности и угрозы для пассажирского автотранспортного предприятия.

3.2. *Анализ непосредственного окружения* предполагает оценку показателей транспортной отрасли, потребителей услуг по перевозкам пассажиров, поставщиков транспортных средств и расходных материалов, конкурентов.

3.3. *Анализ внутреннего окружения* предполагает оценку внутренних ресурсов и их потенциал: финансы, персонал, маркетинг, материальная база и т.д.

3.4. *SWOT - анализ* предполагает выделение сильных и слабых сторон, возможности и угрозы в деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

3.5. *Анализ рисков* предполагает исследование внешних и внутренних рисков, а также мероприятия по управлению рисками, то есть какие действия предпримет пассажирское автотранспортное предприятие в случае возникновения риска.

4. Стратегические направления и цели. Данный раздел рекомендуется разбить на четыре подраздела стратегии: финансы, потребители, персонал, транспортный процесс. Это связано с тем, что все направления стратегии имеют причинно-следственные связи между собой, что обуславливает разработку системы сбалансированных показателей, отражающую не только направления, но и целевые индикаторы.

4.1. *Стратегическое направление, связанное с финансами.* Данное направление связано с улучшением экономических показателей деятельности пассажирского автотранспортного предприятия. Повышение рентабельности является основным стратегическим направлением инновационной стратегии развития. Этот показатель должен быть взаимосвязан со всеми направлениями стратегии инновационного развития и стать целевым индикатором, показывающим изменение результатов от реализации стратегии. Финансовые

индикаторы являются ориентирами для других направлений стратегии инновационного развития.

4.2. Стратегическое направление, связанное с потребителями.

Деятельность пассажирского автотранспортного предприятия непосредственно связана с потребителями, от удовлетворенности которых зависит финансовое состояние предприятия, его конкурентоспособность. В этом подразделе должны быть разработаны мероприятия, направленные на удовлетворенность, лояльность потребителей услуг пассажирского автотранспортного предприятия.

4.3. Стратегическое направление, связанное с персоналом.

В этом направлении отражаются мероприятия, связанные с развитием кадрового потенциала пассажирского автотранспортного предприятия. Качественное состояние персонала не всегда соответствует требованиям инновационного развития, что не способствует укреплению потенциала предприятия. Эффективное инновационное развитие пассажирского автотранспортного предприятия требует инвестиций в повышение квалификации персонала, его обучение и развитие, мотивацию и стимулирование труда, организацию рабочих мест и т.п.

4.4. Стратегическое направление, связанное с транспортными процессами.

Данный подраздел связан с транспортным процессом, позволяющим разработать мероприятия, направленные на повышение качества услуг, расширение перечня услуг, что поможет расширить сферу обслуживания пассажирского автотранспортного предприятия. При разработке стратегических мероприятий по данному подразделу необходимо учитывать три составляющие транспортного процесса: инновации, исполнение транспортного процесса и обслуживание потребителей. Показателями, оценивающими транспортный процесс, являются себестоимость перевозок, качество перевозок или других услуг, время исполнения услуг, снижение расходов и др.

5. Ресурсное обеспечение. Данный подраздел включает три направления стратегического плана: финансовое обеспечение, кадровое обеспечение, материально-техническое обеспечение.

5.1. Финансовое обеспечение стратегии. Данный подраздел отражает общий бюджет стратегии, который может быть состоять из бюджетных программ, в соответствии с принятыми мероприятиями и направлениями, и разбит по годам.

5.2. Кадровое обеспечение. Данный подраздел отражает необходимый штат и потребность предприятия в специалистах определенного уровня для реализации стратегии.

5.3. Материально-техническое обеспечение. В данном подразделе отражаются мероприятия связанные с материально-техническим обеспечением: приобретение новых транспортных средств, информационных технологий, которые необходимы для осуществления целей стратегии.

По нашему мнению, стратегический план инновационного развития целесообразней оформить в табличной форме, в которой отражаются: мероприятия, целевые индикаторы, ответственные за исполнения, фактическое состояние, разбивка плана по годам. Такая форма имеет конкретизированный и наглядный вид и удобна для исполнения и контроля.

Таким образом, стратегия является обобщающей моделью для достижения поставленных долгосрочных целей на основе координации и распределения ресурсов предприятия. Для ПАТП необходима стратегия, связанная с усовершенствованием автотранспортных процессов, расширением сферы предпринимательской деятельности, повышением эффективности деятельности автотранспортных предприятий. 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.

3.2. Совершенствование технологии управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий

В настоящее время, развитие инновационной деятельности в транспортной сфере Республики Таджикистан обусловлено изменениями, происходящими в приоритетных направлениях экономической политики государства.

Переход на инновационный путь развития предполагает изменения не только в производственных или транспортных процессах, но и совершенствование технологий управления инновационной деятельностью хозяйствующих субъектов.

В современных условиях успешное функционирование хозяйствующего субъекта зависит от умения адаптироваться к изменениям внешней среды, производительности, результативности и конкурентоспособности, что во многом зависит от уровня современного управления. Актуальность совершенствования технологий управления инновационной деятельностью пассажирских автотранспортных предприятий обосновано усложнением конкурентной среды, появлением новых технологий и возрастающими требованиями современного общества.

Инновационное управление направлено на решение стратегических и оперативных задач и связанных с управлением, планированием, организацией и контролем инновационных процессов на пассажирском автотранспортном предприятии. В широком понимании инновационное управление ориентировано на изменения в деятельности предприятия. Отличительной особенностью инновационного управления является широкое понимание проблем предприятия и творческих способностей работников.

Для инновационного управления характерны четыре стадии инновационного цикла, на каждом из которых решаются определенные задачи, показанные на рисунке 17.

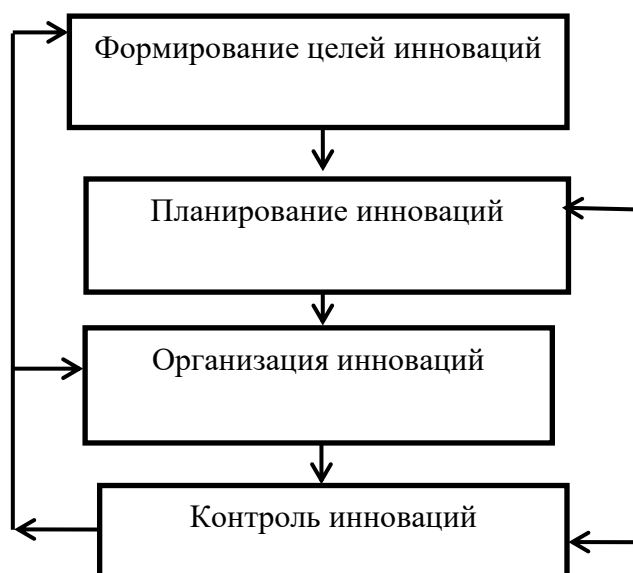


Рисунок 17 - Основные задачи инновационного управления

Основополагающей задачей инновационного управления считается формирование системы целей и задач нововведений на определенный период времени⁷³.

Цель в управлении инновационной деятельностью характеризует состояние инновационной системы, которое необходимо получить в перспективе, выраженное качественными и количественными характеристиками, которые являются ориентирами развития. Цель инновационной деятельности имеет два значения: как результат построенных прогнозов и как ограничение инновационной деятельности.

С помощью планирования обосновываются и формируются основные направления инновационной деятельности во взаимосвязи с общими целями развития, ресурсным обеспечением и ситуацией на рынке. В современных условиях, характеризующихся жесткой конкуренцией, усиливается роль планирования нововведений. Это обусловлено следующими условиями:

- ✓ сложный характер современных проектов по внедрению инноваций;
- ✓ разнонаправленностью процессов инноваций;
- ✓ специализацией и интеграцией в сфере инноваций;

⁷³Бовин А.А., Чередникова Л.Е., Якимович В.А. Управление инновациями в организации / А.А. Бовин, Л.Е. Чередникова, В.А. Якимович. – М.: Омега-Л, 2011. – 465с.

- ✓ неопределенностью инновационных процессов;
- ✓ высокий уровень экономической ответственности за внедрение инноваций.

В ходе управления инновационной деятельностью функция планирования позволяет решить следующие задачи:

- построить дерево целей инновационного развития и довести их до конкретных исполнителей;
- разработать стратегические планы инновационного развития предприятия;
- разработать сбалансированную систему целей, основанную на причинно-следственных связях подцелей по направлениям и исполнителями;
- оценить ресурсное обеспечение необходимое для реализации стратегических инновационных планов;
- регулировать и контролировать выполнение мероприятий по инновационным программам.

Организация 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. Для координации деятельности рабочей группы назначается руководитель группы, который подчиняется непосредственно руководителю предприятия.

Организация инноваций, как функция управления, является не только средством выполнения намеченных мероприятий по стратегическому плану инновационного развития, но и создает условия для выполнения этих

мероприятий. В связи, с чем организация инноваций должна быть гибкой и быстро перестраиваться в зависимости от изменений условий⁷⁴.

Рациональная организация управления инновационной деятельностью влияет на эффективность инновационного процесса. Следовательно, 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 деятельностью⁷⁵.

Моделирование процесса управления основывается на выявлении всех подпроцессов инновационной деятельности и установление логических связей между ними в пределах деятельности предприятия, при необходимости в модель могут включаться внешние подсистемы, влияющие на деятельность пассажирского автотранспортного предприятия.

По нашему мнению, общий процесс управления инновационным развитием можно разделить на подпроцессы, которые отражают определенный вид деятельности связанный с внедрением инноваций в деятельность пассажирского транспортного предприятия.

Модель процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, основанная на подпроцессах управления и логических связях между ними, отражена на рисунке 18.

⁷⁴Богдан Н.И. Открытая модель инновационного процесса и трансформации индикаторов инновационного развития // Белорусский экономический журнал. - 2008. - №4. - С. 12-14.

⁷⁵Герасимов, Б.Н., Герасимов, К.Б. Эффективность экономических систем: монография. – Самара: НОАНО ВПО СИБиУ, 2013. – 252 с. – Серия «Энциклопедия управленческих знаний»;Новикова, Н.А. Разработка мероприятий по повышению эффективности процесса управления внедрением инноваций // Вестник Поволжского государственного ун-та сервиса. Серия «Экономика». – 2014. – №5 (37). – С. 124–132.



Рисунок 18 - Структурно-логическая модель процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия
(составлено автором)

Развитие системы управления инновационной деятельностью предприятия предусматривает разработку инновационной стратегии, уточнения целей долгосрочного развития, способы их достижения на основе разработки и внедрения инноваций, используя его потенциал.

Реализация управления инновационной стратегией пассажирского автотранспортного предприятия предусматривает выбор научно-обоснованной стратегии. В этих условиях инновационная стратегия пассажирского автотранспортного предприятия направлена на внедрение новых методов управления, использования результаты маркетинговых исследований и т.д.; разработка и/или внедрение новых оргструктур; применение новых видов ресурсов и другие.

В целом инновационная стратегия реализуется в рамках инновационной политики пассажирского автотранспортного предприятия. То есть инновационная политика представляет собой совокупность решений, методов и приемов, применяемых руководством предприятия в целях реализации стратегического плана инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия. В узком понимании инновационная политика пассажирского автотранспортного предприятия - это создание условий для эффективной инновационной деятельности, которая обеспечивает инновационное развитие и экономический рост.

Подпроцесс управления инновационной политикой выполняет функцию регулирования и координации всего процесса управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия на основе учета обратной связи с подпроцессом управления реализуемой политики, использовании достоверной информации о достигнутых результатах, а также ввода изменений в принимаемых решениях.

Регулирующая и координирующая функция подпроцесса управления инновационной политикой обеспечит постоянство инновационного процесса, рациональное использование всех ресурсов и успешную реализацию

стратегического плана инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия.

Управление инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия делится на ряд подпроцессов, каждый из которых имеет свои цели и задачи. В совокупности все подпроцессы образуют систему управления инновационной деятельности. Управление инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия начинается с подпроцесса связанного с выявлением потребностей в нововведениях и видов нововведений. Результаты управления потребностью в нововведениях являются основой для начала инновационного процесса на пассажирском автотранспортном предприятии, так как выясняется, какой вид инновации необходим, и в каком направлении деятельности предприятия будет внедряться. Видом инновации могут быть: услуга, технология, транспортные средства, маркетинговые исследования, компьютеризация процесса управления и др. По результатам подпроцесса управления потребностью в нововведениях принимаются решения о переходе на инновационный путь развития, строятся прогнозы и разрабатываются стратегические планы реализации инновационного процесса. В этом выражается связь подпроцесса управления потребностью с подпроцессами управления инновационной политикой и управления стратегией инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия.

Инновационный потенциал характеризует мощь и силу возможностей пассажирского автотранспортного предприятия для осуществления инновационного развития. Основной функцией подпроцесса управление инновационным потенциалом является оценка фактического инновационного потенциала пассажирского автотранспортного предприятия, то есть оценка возможностей для создания собственными силами новшеств. Для этого исследуется интеллектуальный и производственный потенциал, при необходимости усиливается специалистами со стороны. В случае недостаточности собственного инновационного потенциала для генерирования

новшеств, принимается решение о приобретении нововведений. Даже при таком решении функция управления инновационным потенциалом не заканчивается, так как приобретение инноваций требует обучения и переподготовки специалистов пассажирского автотранспортного предприятия. Учитывая непрерывность инновационного процесса, динамичное развитие инноваций, функцией управления инновационным потенциалом становится развитие собственного инновационного потенциала способного генерировать новые идеи (управление инновационными идеями).

Управление инновационными идеями должно генерировать новые идеи, связанные с сокращением расходов на материальные ресурсы, что отражается на себестоимости и повышении конкурентоспособности предоставляемых услуг.

Результаты деятельности этих подпроцессов становятся основой для определения стратегических направлений инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия, тем самым управление инновационным потенциалом взаимосвязано с подпроцессами управления инновационной политикой и стратегическим планом инновационного развития предприятия.

Подпроцесс управления приобретением нововведений связан с исследованием последних достижений науки и техники в области транспортных услуг, поиск трансфера инновации, организация процесса приобретения инновации. Данный подпроцесс связан с предыдущими подпроцессами управления инновационной деятельностью. Так приобретение инноваций усиливает инновационный потенциал, является материальным обеспечением реализации плана стратегического инновационного развития и окончательное решение о приобретении инновации принимается руководством пассажирского автотранспортного предприятия (подпроцесс управления инновационной политикой), эффективность принимаемого решения зависит от правильности выполнения функции управления потребностями в инновациях.

Организацию прикладными исследованиями необходимо проводить как для собственных инноваций, так и для приобретенных. При недостаточности собственного потенциала для прикладного исследования созданных инноваций, организуется проведение исследований другими организациями. Исследуются технические возможности внедрения идей, проводится анализ рынка на предмет потребности идеи для населения. Полученные результаты являются основанием для принятия решения о переходе к следующему подпроцессу управления проектами, в функции которого входит разработка проекта для внедрения инновации.

Приобретенные инновации требуют апробации в реальных условиях функционирования пассажирского автотранспортного предприятия и адаптации к местным условиям. Выполнение этих функций находится в компетенции управления прикладными исследованиями. При необходимости, в приобретенные инновации вводятся необходимые изменения с учетом местных условий.

При создании инновации или её приобретении рассчитывается экономический эффект от внедрения. Необходимо отметить, что результат может быть отрицательным, в чем проявляется свойство инновации неопределенности и инновационный риск, что должно быть учтено подпроцессом управления инновационной политикой.

На этом этапе завершаются подготовительные работы к внедрению инноваций.

Управление внедрением инноваций предполагает использование инновации в транспортном процессе или в управлении деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия, а также пробного использования инновации на определенном сегменте рынка, то есть доведение инновации до потребителя.

Основной функцией подпроцесса управления распространением инновации являются широкомасштабные комплексные маркетинговые мероприятия, направленные на распространение новых видов услуг на рынке и выход на внешние рынки.

Как известно, основной целью хозяйственной деятельности в условиях рыночной экономики является максимизация прибыли, как источника финансовых ресурсов для развития хозяйствующего субъекта. Для осуществления этой функции создается информационно-аналитическое обеспечение для анализа и оценки эффективности инновационного процесса на предприятии. Устанавливается периодичность анализа и оценки, для своевременного выявления отклонений до плановых показателей, проблемных ситуаций в реализации инноваций. По результатам оценки разрабатываются мероприятия и предложения, направленные на решение выявленных проблем

В функцию данного подпроцесса входит так же оценка качества предоставляемых услуг пассажирским автотранспортным предприятием. Таким образом, подпроцесс управления экономикой инноваций выполняет функцию контроля над достижением показателей обозначенных в плане стратегического инновационного развития. Результаты анализов и разработанные предложения и мероприятия передаются на уровень подсистемы инновационной политики для принятия решений направленных на ликвидацию проблемных ситуаций. В случае невозможности ликвидации проблемной ситуации на любом из этапов, связанный с реализацией инновации, инновационный процесс может быть приостановлен.

Таким образом, построение модели управления инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия позволило наглядно представить процесс управления инновационным развитием. Предлагаемая модель состоит из целенаправленных подпроцессов, которые находятся в логической последовательности и взаимосвязи. Результаты каждого подпроцесса являются основанием для начала следующего подпроцесса. Такой подход позволяет вносить необходимые изменения и корректировать выполнение плана стратегии инновационного развития. 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.

3.3. Направления развития механизма управления инновационной деятельностью на пассажирских автотранспортных предприятиях Согдийской области

Развитие организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью предприятий предусматривает выполнение ряда основных требований при разработке программы инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий:

- перечень направлений и мероприятий в программе является единым для ПАТП независимо от количества и структуры подвижного состава;
- управленческие решения должны требовать от ПАТП удовлетворять спрос населения на пассажирские автотранспортные услуги и соблюдения социальных нормативов на их обслуживания;
- принятие варианты решения должны обеспечивать эффективность работы предприятий на основе окупаемости и рентабельности, на основе использования ресурсосберегающих инновационных технологий и методов повышения доходности от оказания транспортных услуг.

В целом соблюдение выделенных требований рассматривается в программе с учетом выделения ее структуры, а выделенные направления и мероприятий, сроки реализации, источники и объемы их финансирования рассматриваются к каждому конкретному виду оказания транспортных услуг населению.

Программа развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области включает решению особенно важных 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.

Предложенная программа развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области представлена в табл.3.1.

Таблица 3.1

Программы развития инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в Согдийской области
Республики Таджикистан

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Исполнители
<p>I. Совершенствование нормативно – правовой базы развития инновационной деятельности пассажирской автотранспортной системы</p>	<p>Введение изменений в существующей законодательной базе пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан с учетом реализации рыночных механизмов</p>	<p>До 2020г.</p>	<p>Маджлиси Намаояндагон Маджлиси миллии Республики Таджикистан Министерство транспорта Республики Таджикистан Местные органы исполнительной власти Государственная служба по надзору и регулированию в сфере транспорта УГАИ МВД Функционирующие структуры Минтранса Республики Таджикистан. Согдийское областное управление транспорта</p>
	<p>Реализация возложенных функций на органы контроля и регулирования в системе пассажирского автомобильного транспорта</p>	<p>До 2020г.</p>	
	<p>Осуществление либерализации рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта</p>	<p>До 2020г.</p>	
	<p>Совершенствование ведомственных нормативных актов в сфере пассажирского автотранспорта</p>	<p>До 2020г.</p>	

<p>П. Оптимизации механизма форсайта деятельности предприятий и управления себестоимости пассажирских автомобильных перевозок, а также совершенствование механизма ценообразования на услуги пассажирского автомобильного транспорта</p>	Разработка инструкции по расчету нормативов затрат для форсайта себестоимости в соответствии с требованиями рыночной системы	До 2025г.	<p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>Соответствующие подразделения Министерства труда и социальной защиты населения, Минтранса, Минобразования, Минфина, Министерство экономического развития и торговли и др.</p> <p>Функционирующие структуры Минтранса, Департамент автодорожного транспорта</p> <p>Маджлиси намояндагон, Исполнительный аппарат Президента, Местные Хукуматы, Согдийское областное управление транспорта</p>
	Формирование информационной базы о параметрах требуемых затрат	До 2025г.	
	Использование нормативов затрат для форсайта себестоимости перевозок на автобусных маршрутах	До 2025г.	
	Исследование системы ценообразования, с учетом зарубежного опыта на пассажирском автотранспорте	До 2025г.	
	Изучение социально-экономических индикаторов и механизмов ценообразования на пассажирском транспорте с учетом зарубежного опыта	До 2025г.	
	Изучение актов правового регулирования системы ценообразования на пассажирском транспорте с учетом опыта зарубежных стран	До 2025г.	
	Исследование транспортно-производственных и социальных факторов, влияющих на тарифную политику	До 2025г.	
	Определение количества населения, имеющее право на льготы при оплате проезда	До 2025г.	
	Разработка и реализация нормативно-технических документов по льготному проезду на пассажирском автотранспорте	До 2025г.	
	Разработка инструкции по расчету прейскуранта зональных тарифов на перевозку пассажиров автобусами	До 2025г.	
	Проведение обследования на автобусных маршрутах (8 – 10 маршрутов) с целью апробации зональных тарифов	До 2025г.	
	Принятие изменений и дополнений к законодательным актам Республики Таджикистан в области уточнения перечня категорий населения, имеющих право на льготы при оплате проезда	До 2025г.	

<p>III. Внедрение современной системы организации управления перевозочных технологий, инновационной деятельности и логистических процессов в пассажирских автотранспортных предприятиях и повышения качества обслуживания;</p>	Улучшение системы разработки графиков работы автобусов и микроавтобусов на маршрутах	До 2025г.	<p>Автотранспортные предприятия. Профсоюзные органы НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта. Местные органы государственной власти Согдийское областное управление транспорта</p>
	Оперативный контроль и своевременное реагирование на предложения горожан по совершенствованию автотранспортного сервиса	До 2025г.	
	Создание единой автоматизированной системы управления и диспетчерского контроля работы пассажирского автомобильного транспорта	До 2025г.	
	Повышение эксплуатационной скорости автобусов (рациональное размещение промежуточных и конечных остановочных пунктов)	До 2025г.	
	Организация скоростных, полуэкспрессных, экспрессных и заказных режимов движения автобусов на маршрутах	До 2025г.	
	Улучшение системы стимулирования работников пассажирских АТП	До 2025г.	
	Рационализация трудовых условий и внедрение АРМ работников пассажирских АТП	До 2025г.	
	Совершенствование системы аттестации работников	До 2025г.	
	Обследование пассажиропотоков на автобусных маршрутах	До 2025г.	
	Исследование показателей социального уровня транспортного обслуживания пассажиров на автобусных сообщениях	До 2025г.	
	Разработка материалов по форсайту транспортной работы и его финансового обеспечения	До 2025г.	
	Разработка социальных стандартов и нормативов транспортного обслуживания населения на автобусных сообщениях	До 2025г.	
	Разработка информационной базы показателей транспортного обслуживания населения	До 2025г.	
Разработка прейскуранта тарифов на оказание транспортных услуг населению и внедрения системы оплаты проезда симкартами	До 2025г.		

<p>IV. Повышение эксплуатационной надежности подвижного состава на автобусных маршрутах и оптимизации их структуры в зависимости от объема осваиваемых пассажиропотоков;</p>	<p>Изыскание мер, направленных на обновление парка автотранспортных предприятий новыми подвижными составами автомобильного транспорта</p>	<p>До 2025г.</p>	<p>Местные органы государственной власти и автотранспортные предприятия Автотранспортные предприятия области, городов и районов Согдийское областное управление транспорта</p>
	<p>Улучшение производственно-технической базы пассажирских АТП и ее структуры</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Улучшение системы текущего и капитального ремонта автомобилей на основе использования инновационных методов проведения технического обслуживания и ремонта, своевременное и качественное проведение ТО-1, ТО-2 и текущего ремонта, повышение квалификации ремонтных рабочих и улучшение условия их труда</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Создание новых пассажирских автотранспортных предприятий различной форм собственности</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Адаптация структуры автомобильного парка с учетом особенностей горных районов области</p>	<p>До 2025г.</p>	

<p>V. Повышение организационно-технического уровня пассажирских автотранспортных предприятий и их конкурентоспособности на рынке услуг пассажирского автотранспорта;</p>	<p>Сокращение простоев автомобилей по организационно-техническим причинам</p>	<p>До 2025г.</p>	<p>Автотранспортные предприятия области, городов и районов Местные органы исполнительной власти</p> <p>Государственная служба по надзору и регулированию в транспортной сфере НИИ, ВУЗЫ</p> <p>Согдийское областное управление транспорта Департамент автотранспорта, Агентства «Таджикстандарт»</p>
	<p>Совершенствование системы управления автотранспортных предприятий и улучшение взаимодействия с местными органами государственной власти</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Улучшение системы форсайта внедрения инноваций и достижений научно-технического прогресса</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Организация оказания аварийной помощи автомобилям, находящимся на линии</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Стимулирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работников в пассажирских АТП</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Систематический мониторинг на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта</p>		
	<p>Исследование деятельности лицензированных пассажирских АТП – субъектов предложения предоставления транспортных услуг на автобусных маршрутах</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Исследование маршрутной сети автобусного сообщения с целью установления спроса на услуги во времени суток, дням недели и месяцам года</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Проведение аккредитации лицензированных пассажирских АТП</p>	<p>До 2025г.</p>	

<p>VI. Развитие инфраструктуры пассажирских автотранспортных предприятий, транспортной сети и совершенствование системы их материально-технического обеспечения др.</p>	<p>Совершенствование маршрутной сети области на основе изучения пассажиропотоков</p>	<p>До 2025г.</p>	<p>Областные дорожно-строительные управления и органы УГАИ МВД Республики Таджикистан Местные органы государственной власти Функционирующие структуры Министерства транспорта Пассажирские автотранспортные предприятия Согдийское областное управление транспорта</p>
	<p>Обоснование направлений в развитии дорожно-маршрутной сети</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Строительство пассажирских терминалов в горных населенных пунктах</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Создание требуемых условий сервиса для организации работы в пассажирских терминалах</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Создание условий для улучшения системы экономии топлива в пассажирских АТП</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Совершенствование системы морального и материального стимулирования за рациональное использование ресурсов в пассажирских АТП</p>	<p>До 2025г.</p>	
	<p>Совершенствование методов материально-технического снабжения в ПАТП</p>	<p>До 2025г.</p>	

На основе результатов можно сформулировать вывод о том, что развитие пассажирского автомобильного транспорта, повышение его эффективности в условиях формирующихся рыночных отношений требуют реализацию разработанных мероприятий.

Эффект получаемый от инновационной деятельности имеет сложную структуру. Первая сложность, заключается в том, что составляющие эффекта не могут выражаться в единых измерениях и поэтому невозможно определить совокупный эффект. Составляющие эффекта инновационной деятельности на пассажирских предприятиях Согдийской области показаны на рисунке 19.



Рисунок 19 - Составляющие эффект инновационной деятельности на пассажирских предприятиях (составлено автором)

Поддерживая ряд ученых,⁷⁶ считаем, что повышение эффективности управления инновационной деятельностью пассажирских АТП может обеспечить:

«Во-первых, создание институтов инновационного развития, которые обеспечивают формирование национальных приоритетов инновационного развития и инновационной инфраструктуры, адекватную оценку научно-технологических ресурсов, необходимых для достижения намеченных целей.

Во-вторых, укрепление научно-технологического потенциала страны путем активизации инновационной деятельности предприятий и организаций.

В-третьих, формирование институциональных основ становления национального рынка инноваций. Данный подход должен стать неотъемлемой частью стратегии перевода национальной экономики на инновационный тип развития. Необходимо адресное и целевое налоговое стимулирование, позволить предприятиям уменьшить налогооблагаемую базу по налогу на прибыль в части расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки»⁷⁷.

Система показателей оценки эффективности внедрения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия состоит из трех блоков:

1. *Оценка дополнительных затрат пассажирского АТП на реализацию инноваций.* Включение данного блока связано с тем, что внедрение инноваций в деятельность автотранспортного пассажирского предприятия, сопровождается дополнительными расходами:

- на инженерно-конструкторские работы (ДЗик);
- на материальные ресурсы (ДЗм);

⁷⁶Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы/Под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К.. - Душанбе: «Ирфон», 2015. - С.32

⁷⁷Там же. - С.32

- на приобретение новой техники (ДЗнт);
- связь с реализацией новых транспортных услуг (ДЗсб);
- связь с приемом новых сотрудников (ДЗнс).

При оценке затрат необходимо соблюдать требования концепции о финансовой устойчивости пассажирского АТП, согласно которой совокупность затрат, связанная с ее инновационным развитием не должна превышать 70% размера собственных средств (Сс) .

2. *Оценка эффективности капиталовложений в инновационное развитие пассажирского АТП.* Капитальные вложения в инновационное развитие должны приносить дополнительные выгоды для пассажирского АТП, которые выражаются в темпах роста следующих показателей: нематериальные активы, прибыль предприятия, объем реализации услуг, чистый доход, производительность.

3. *Оценка влияния инноваций на экономические показатели функционирования пассажирского АТП* производится путем расчета темпов прироста инновационного потенциала, чистой прибыли, реализации транспортных услуг, активов предприятия, производительности труда.

На основе обобщения нами предлагается методика оценки эффективности внедрения организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью пассажирского автотранспортного предприятия (таблица 3.2).

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. 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.

Таблица 3.2

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

Показатель	Формула расчета	Ограничение или вектор
Оценка дополнительных затрат предприятия на реализацию инноваций		
Дополнительные затраты на инженерно-конструкторские работы (ДЗнк)	$\sum ДЗ_{нк}$	(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 -		
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 объёма 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 предприятия		
Темп прироста инновационного потенциала	$((ИП_1 - ИП_0) / ИП_0) * 100\%$	Тпр.пч > Тпр.р > Тпр.ип > Тпр.ак > Тпр.пт > 100 %
Темп прироста чистой прибыли предприятия	$((ПЧ_1 - ПЧ_0) / ПЧ_0) * 100\%$	
Темп прироста реализации услуг	$((Р_1 - Р_0) / Р_0) * 100\%$	
Темп прироста активов предприятия	$((АК_1 - АК_0) / АК_0) * 100\%$	
Темп прироста производительности труда	$((ПТ_1 - ПТ_0) / ПТ_0) * 100\%$	

Составлено автором

Таким образом, в новых условиях развития рыночных преобразований возникают сложности по определению социально-экономической эффективности разработанных мероприятий. В основном указанные мероприятия обеспечивают развитию организационно-экономического механизма управления инновационной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия и его подразделений и повышения качества предоставляемых услуг населению в районах обслуживания, учитывая требования рыночных отношений.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

На основе результатов проведенного исследования сформулированы следующие основные выводы и предложения:

А) 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 ресурсов и повышения эффективности результатов деятельности. По мнению автора, 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 ее развития и отражает решение инновационных задач, что определяет вид инновационной деятельности и методы её организации. По мнению автора, 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 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 из них 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 реализации 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 деятельности. 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[б-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 деятельности 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.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агеев А., Громбал П. Стратегии, инновации, модели // Экономические стратегии. – 2007. - № 5-6. – С. 58 – 65.
2. Айзард У. Некоторые направления регионального развития и сотрудничества и некоторые вопросы в региональной науке, не имеющие ответов // Региональное развитие и сотрудничество. - М., 1998. - №1-2. - С.46.
3. Алабина Т.А. Региональная экономическая политика в развивающейся экономике: теория и практика (на материале Кемеровской области): монография. - Кемерово: Кемеровский гос. ун-т, 2011. - 260 с.
4. Алибаева М.М. Макроэкономический аспект логистической деятельности предприятий республики Таджикистан // Материалы научно-практической конференции «Безопасность движение и инновационная деятельность на транспорте» Душанбе-2017.стр.169-173.
5. Амонуллоев И.А. Интегральная оценка финансового состояния транспортного предприятия в обеспечение экономической безопасности // Вестник Российско-Таджикского (славянского) университета. 2011. - №1 (31). - С.77-83.
6. Аналитико-статистический сборник/ Л.Э. Миндели, И.В. Зиновьева, И.Е.Постникова, В.В.Захарьев; под.ред. Л.Э.Миндели. – М.: Наука,2006. – 256 с.
7. Англо-русский словарь по экономике и финансам / Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993;-563с.
8. Англо-русский словарь по экономике и финансам / Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993;-563с.; Мюллер В.К. Англо-русский словарь/ Мюллер В.К. - М.: Рус. яз., 2000.-654с.
9. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В.Андрианов. -М.: Дело, 1998.-253 с.
10. Аникин Е.Н. Проблемы моделирования развития регионального транспортного комплекса // Вестн. Чуваш.ун-та, - Чувашия, 2008. - №3. - С. 266-271.

11. Анисимов К.В., Лукинский В.С. Анализ себестоимости автомобильных перевозок западноевропейских стран и России. ИНИОН РАМ. N - 49837 / К.В.
12. Анисимов Ю. П. Теория и практика инновационной деятельности [Текст]: учеб.пособие/Ю.П. Анисимов, Ю. В. Журавлёв, С.В. Шапошникова. - Воронеж: ВГТА, 2010. - 535 с.
13. Анискин Ю.П. Корпоративное управление инновационным развитием: монография. - М.: Омега-Л, 2007. - 411 с.
14. Антипов А. А. Разработка и реализация стратегии развития строительных организаций / А. А. Антипов // Экономический анализ: теория и практика. 2007. № 3. С. 58-60.
15. Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М. Аньшин., С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003. - 203с.
16. Артур А. Томпсон, Маргарет Питереф, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.;
17. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. -314с.
18. Барвелл Ф. Автоматика и управление на транспорте: Пер. с англ.2-е изд./ Ф. Барвелл. -М.:Транспорт,1990 -367 с.
19. Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.;
20. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка/ Л.Е. Басовский. – М.: Инфра-М, 2007. -260 с.
21. Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.
22. Беленский А.С. Коммуникация и транспорт/ А.С.Беленский. -М.: 1985. – 131 с.

23. Белобрагим В.Я. Региональная экономика: проблемы качества / В.Я. Белобрагим. - М. : АСМС, 2001. - С. 26.
24. Белов И. В., Персианов В. А. Экономическая теория транспорта в СССР- М.: Транспорт, 1993. - 415 с.
25. Бережная, О.В. Региональный транспортный комплекс как территориальная социально-экономическая система / О.В.Бережная // ФГБОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет». - №1 (17). - 2016. - С.11-18.
26. Бляхман А.С. Инновационная система как социальный институт постиндустриальной информационной экономики//Проблемы современной экономики. - 2005. - № 3 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=20901>.
27. Бобоев О.Б. Методология адаптации предприятий системы промышленного производства к условиям рыночной экономики: Автореф. дисс. докт. экон. наук: 08.00.05/ Бобоев Олимджон Бобоевич. - Душанбе, 1993.-39 с.
28. Бовин А.А., Чередникова Л.Е., Якимович В.А. Управление инновациями в организации / А.А. Бовин, Л.Е. Чередникова, В.А. Якимович. – М.: Омега-Л, 2011. – 465с.
29. Богдан Н.И. Открытая модель инновационного процесса и трансформации индикаторов инновационного развития // Белорусский экономический журнал. - 2008. - №4. - С. 12-14.
30. Богданов А.А. Тектология: (Всеобщая организационная наука). В 2-х кн.: Кн. 1./Редкол. Л. И. Абалкин (отв. ред.) и др./Отд-ние экономики АН СССР. Ин-т экономики АН СССР.— М.: Экономика, 1989. —С.102
31. Бойматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности/ А.А. Бойматов. -Душанбе: Дониш, 1985 – 280 с.
32. Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л.Черникова.-М.:Транспорт,1981.-206 с.

33. Будрина Е.В. Определение устойчивости рынка транспортных услуг: модели и примеры // Вестник ИНЖЭКОНА (серия «Экономика»)/ Е.В. Будрина. – 2014. - вып. 1(68). - С.140-144.
34. Будрина Е.В., Будрин А.Г., Лукинский В.С., Лукинский В.В., и др. Развитие транспорта и логистики: выявление и оценка синергетических эффектов (коллективная монография)/ Е.В. Будрина, А.Г. Будрин, В.С. Лукинский, В.В.Лукинский. - СПб.: СПбГИЭУ, 2006. – 230с.
35. Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств (Методика оценки эффективности использования)/ В.Д.Бурдаков. - М.: Стандартов, 1990. -160 с.
36. Бык Ф.Л., Китушин В.Г. Механизмы развития и управление ими // Менеджмент в России и за рубежом. 2008. - № 4. - С.94-97
37. Валдайцев СВ. Оценка бизнеса и инноваций [Текст]. - М.: Информационно-издательский дом "Филинь", 1997. - 336 с.
38. Водачек Л., Водачкова О. Стратегия управления инновациями на предприятии: Сокр. пер. со словац./Авт. предисл. В.С.Рапопорт. – М.: Экономика, 1989. – 167с.
39. Володин Е.П. ,Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом/ Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М.:Транспорт,1982.-224 с.
40. Галинина А.А. О сертификации услуг транспорта/ А.А.Галинина. // Сертификация, М: 1995 - № 4. - С. 33
41. Гальперин В. М., Игнатьев С. М., Моргунов В.И. Микроэкономика. Т. 2/ В.М. Гальперин, С.М. Игнатьев, В.И. Моргунов. - СПб.: Экономическая школа, 2002. -215 с.
42. Гальперин С.Б., Кеневич Е.С. Организация управления инновационным развитием в корпоративной структуре. М.: Институт микроэкономики, 2007. –194 с.

43. Гамидов Г.С., Колосов В.Г., Османов Н.О. Основы инноватики и инновационной деятельности/ Г.С. Гамидов, В.Г. Колосов, Н.О.Османов. СПб.: Политехника, 2000. -456с

44. Герасимов Б.Н., Герасимов К.Б. Эффективность экономических систем: монография. (Серия «Энциклопедия управленческих знаний»). – Самара: НОАНО ВПО СИБиУ, 2013. – 252 с.

45. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте/ Б.Л. Геронимус. - М.: Транспорт, 1985. - 224 с.

46. Глазкова Ю.С. Формирование механизма инновационного развития промышленного предприятия :дисс. ... канд. экон. наук: /Ю.С. Глазкова. 08.00.05. Челябинск, 2011. – 144с.

47. Голиченко О.Г. Модернизация и реформирование инновационной стратегии России: проблемы и решения // Вопросы экономики. - 2010. - №8. – С. 41-53

48. Голиченко О.Г. Национальная инновационная система России и основные направления ее развития.// Инновации. – 2003. - №6. - С. 25-32

49. Голиченко О.Г. Национальная инновационная система России: состояние и пути развития. М.: Наука, 2006.- 395с.

50. Голованова, Е.Н. Инвестиции в человеческий капитал предприятиями подходы к оценке их эффективности / Е.Н. Голованова // Транспортное дело России. 2009. - №9.

51. Гончарук И.А. Управление деятельностью инновационного предприятия на контрактных рынках высокотехнологичной продукции.дис. ... канд. эконом. наук. – Санкт-Петербург., 2011.- С.152

52. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: и начала, и фундамент/ А.Г. Гранберг // ЭКО. - 2001. - №9.- С.183-185

53. Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977. -365с.

54. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте/ Н.Н.Громов, В.А.Персианов. - М.: Транспорт,1990.-336 с.

55. Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. - М.: Горячая линия - Телеком, 2004. - 446 с.;

56. Гукетлев Ю.Х. Регионализация как формирование территориальных транспортных систем // Новые технологии. 2012. Вып. 1. С. 92-95.

57. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание,1985.-64 с.

58. Гусаков М. Формирование потенциала инновационного развития Текст. / М.Гусаков //Экономист. -1999. - №3. - С 27 -34.

59. Добродей В.В. Вопросы спецификации территориальных моделей развития транспортной инфраструктуры. - Екатеринбург: УрО РАН, 2004. - 66с.

60. Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ. - М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2007. -С. 69.

61. Егоров А.Ю., Красовский А.С., Сафронова А.А., Сельсков А.В. Инновационное развитие экономических систем: теория и методология/ под общ.ред. проф. А.Ю.Егорова и доц. А.А. Сафроновой. – М.: МЭСИ, 2015 – 205 с.

62. Ефремова Е.Н. Государственное регулирование инновационной деятельности на транспорте / Е. Н. Ефремова // Механизмы устойчивого развития инновационных социально–экономических систем : материалы V Междунар. науч.– практ. конф. (Бобруйск, 1 апр. 2010 г.). – Минск: БГЭУ, 2010. – С. 99–100.

63. Жемчугов А. М. Эффективность деятельности предприятия / А. М. Жемчугов // Российское предпринимательство. 2010. - № 7. - С. 39-42.

64. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики)/ Е.А. Жуков. -М.:Наука,1990.-160 с.

65. Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н.Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998.-131 с.

66. Закон Республики Таджикистан “О транспорте”. //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -2000г., № 11, стр.507.

67. Закон Республики Таджикистан от 16 апреля 2012 года №822 «Об инновационной деятельности» -//Электронный ресурс/ Режим доступа: mmk.tj

68. Залманова М.Е. Логистика/ М.Е. Залманова. - Саратов: Саратовский гостехнический ун-т, 1995. -116 с.

69. Иванов И.А. Инновационный менеджмент/ И.А. Иванов. - Ростов н/Д: БАРО-ПРЕСС, 2001.- 226 с.

70. Иванов Н. Глобализация и общество: проблемы управления // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 4. – С. 6.

71. Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И. Иванова. - М.: Наука, 2002. – 246 с.

72. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта/ Р.Б. Ивуть. – Минск: БНГУ, 2007, -450 с.

73. Инновационный менеджмент / Под ред. проф. В.А. Швандра, В.Я. Горфинкеля. - М.: Вузовский учебник, 2004.-113 с.

74. Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.-С.45.

75. Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / Под ред. В.М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Дело, 2006.- 120 с.

76. Инновационный менеджмент: учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, СЮ. Ягудин и др.; под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003.-128 с.

77. К. Эрроу. Развитие экономической теории с 1940 года: взгляд очевидца / Вопросы экономики, №4, 2010.

78. Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий/ В.А.Кабинов,

Р.К.Раджабов, А.Х.Катаев. - Душанбе: Типография минобразования,1993.- 128 с.

79. Казакова Н.В., Атоян В.Р. О некоторых подходах к анализу развития инновационных систем в глобализирующемся мире/ Н.В. Казакова, В.Р.Атоян // Инновации. - 2007. - № 3 (101). - С. 27-34.

80. Карпов А. С. Стратегическое управление и эффективное развитие бизнеса /А. С. Карпов – Москва: Результат и качество, 2015. 528 с.

81. Катаев А.Х. Транспортная инфраструктура рыночной экономики/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов. - Душанбе: Первая типография,1997.-110 с.

82. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок/ А.Х.Катаев, В.А. Кабинов. - Душанбе: Первая типография,1995.-188 с.

83. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов.. – Душанбе: Ирфон, 2000. – 172 с.

84. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х.. Основы транспортного обслуживания регионов/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов, Х.Х. Хабибуллоев. – Душанбе: ТТУ, 2000. – 114с.

85. Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов- Ростов н/Д: Феникс, 2002. -315с.

86. Кистанов, В. В. Региональная экономика России: [учебник] для вузов / В.В. Кистанов, Н.В. Копылов. - М. : Финансы и статистика, 2009. - 584с.

87. Ключков В.Н. (ред.). Актуальные проблемы экономики и транспорта: Сб. науч. тр. - М-во образования Рос. Федерации. Саратов. гос. техн. ун-т, 2001.

88. Коваленко Е.Г. Англо-русский словарь по науковедению/ Е.Г.Коваленко. - М.: Издательство «ЭТС», 1999; -564с.;Англо-русский словарь по экономике и финансам / Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон.

шк., 1993;-563с.; Мюллер В.К. Англо-русский словарь/ Мюллер В.К. - М.: Рус. яз., 2000.-654с.

89. Количественные методы в экономических исследованиях /Под ред. М.В.Грачевой, Л.Н.Фадеевой, Ю.Н.Черемных. – М.:ЮНИТИ, 2004. - 791с.

90. Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательских систем. М.: Издательство Российской экономической академии, 2001. - 260 с.

91. Колосов В.Г. Основы инноватики: учебное пособие/ В.Г.Колосов.- СПб.: Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -69.

92. Комарова И. А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ И. А. Комарова. –М., 2007.-22 с.

93. Комилов С. Дж., Файзуллоев М.К. Основы развития инновационной деятельности предприятий/ С. Дж. Комилов, М.К. Файзуллоев. - Душанбе: Ирфон, 2004.-118с.

94. Комилов С.Д. Проблемы повышения инновационной активности предприятия в Республике Таджикистан/ С.Д.Комилов// Проблемы современной экономики, 2009. -№1(29). -С. 12-15

95. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике/ С.Д.Комилов, Н.К.Каюмов, М.Н.Нурмахмадов. -Душанбе, 1998.-141 с.

96. Комилов С.Д., Файзуллоев М.К. Оценка инновационного потенциала социально-экономического развития региона/Социально-экономическое развитие государств Евразии.2013. - №11 - С.369-373

97. Комилов С.Д., Файзуллоев М.К. Формирование национальной инновационной системы Республики Таджикистан как условие модернизации экономики страны./Социально-экономическое развитие государств Евразии.2011. - №9 - С.216-219

98. Комилов С.Дж. Теория инновационного развития/ С.Дж. Комилов. Монография.-Душанбе, Шарки озод, 2019.-264с.
99. Комчатных Е.В. Факторы инновационного развития транспортных предприятий//Экономика и банки.2018. - №1. -С.47-52.
100. Кондорсэ Ж.А. Эскиз исторической картины прогресса человеческого разума/Ж.А.Кондорсэ. - М., 1936.-135с.
101. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. -С. 370.
102. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер с англ. /Общ.ред. и вступ. сл. Е.М. Пеньковой. - М.: Прогресс, 1990.-С.637
103. Кравцова Е.Н. Инновационная деятельность предприятия / Е. Н. Кравцова, В. П. Воронин // Креативная экономика. 2008. - № 6. - С. 3-8.
104. Крылов Э.И. Анализ эффективности инвестиционной и инновационной деятельности предприятия [Текст] / Э.И. Крылов, В.М. Власова, И.В. Журавкова. –М.: Финансы и статистика, 2003.- 354с.
105. Кузовлева И.А., Кузнецов С.Г., Кураленко О.Г. Механизм управления инновационным развитием предприятий промышленности // Управление экономическими системами. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.uecs.ru.(Дата обращения 2.10.2018)
106. Кульман А. Экономические механизмы.– М.: Издат. группа «Прогресс»; «Универс»,1993. – 192 с.
107. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. -С. 12-13. 777
108. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. – 253с.
109. Ланцов В.А. Методы научно – технического, экономического и социального прогнозирования/ В.А. Ланцов.– СПб: Из-во СПб УЭФ, 1993.- 136 с.
110. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.

111. Лисенко Е.М. Организация перевозок пассажиров в пригородных автобусных сообщениях/ Е.М. Лисенко. -М.: ЦБНТИ, 1986. -52 с.
112. Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.
113. Ляпина С. Ю., Баранчев В. П., Гунин В. Н. Инновационный менеджмент // В кн.: Управление организацией: Учебник / Науч. ред.: Поршнев Анатолий Георгиевич, З. П. Румянцева, Н. А. Саломатин. М. : ИНФРА-М, 2016. - Гл. 4. - С. 298-406.
114. Ляшин А. Стратегии коммерциализации инноваций – мост между инноватором и бизнесом / А. Ляшин // Экономика и жизнь. – 2011. – №36. – С. 78-84.
115. Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. -145с.
116. Менеджмент (современный российский менеджмент): учеб.пособие / Б. А. Денисов, М.Л. Разу, Ф.М. Русинов, Р. А. Фатхутдинов. - М. : ФБК «Пресс», 2000. - 504 с.
117. Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.
118. Мордовченков Н.В. Теоретические основы развития и повышения эффективности труда в отраслях экономики: регионально-инфраструктурный аспект: монография / Н.В. Мордовченков, Р.А. Рыбаков, В.В. Смирнов. - Н.Новгород: ВГИПУ, 2008. - 161с.
119. Морозов Ю. Инновационный менеджмент/Ю.Морозов. - Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.-С.56
120. Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг: дисс. ... докт. экон. наук/ И.А. Морозова. Волгоград, 2008. - 360с.
121. Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С.8.

122. Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 81-82.

123. Научно-технический прогресс. Словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987.-368с.

124. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г. - Душанбе: «Контраст», 2016. - С.45-46.

125. Низомиддинов С.Ш. Организационно-экономические основы развития и размещения предприятий сферы транспортных услуг в условиях рыночной экономики (на материалах пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области Республики Таджикистан): дисс...канд.экон.наук/08.00.05/СайфиддинШарофиддиновичНизомиддинов.- Душанбе,2017.-167с.

126. Низомова Т.Д. Приватизация и реструктуризация предприятий: теория и практика: Монография -Душанбе: «Ирфон», 2006.

127. Новиков Д.А., Иващенко А.А. Модели и методы организационного управления инновационным развитием фирмы. – М.: КомКнига, 2006. – 332 с.

128. Новикова Н.А. Разработка мероприятий по повышению эффективности процесса управления внедрением инноваций // Вестник Поволжского государственного ун-та сервиса. Серия «Экономика». – 2014. – №5 (37). – С. 124–132.

129. Новоселов, А.С. Инновационная региональная система в УФО / М.В. Новоселов, А.А. Молякин, Е.В. Попов // Инновации. 2004. - № 10. - С. 4245.

130. Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И.Образцова, П.Г.Кузнецов, С.Б.Пшеничников. -М.: Наука,1990. -191 с.

131. Овчинникова Т. И., Королев О. П., Абарина Е. В. Интеллектуально-инновационные перспективы развития предприятий // Менеджмент в России и за рубежом. – 2007. - № 3. – С. 3 – 9.

132. Олдрич Х. Предпринимательские стратегии в новых организационных популяциях/Западная экономическая социология: Хрестоматия современной классики/Сост. и научн. ред. В.В. Радаев. Пер. М.С. Добрякова. М.: РОССПЭН, 2004. –С. 25
133. Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие/ А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.
134. Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А. Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. -132 с.
135. Определение эффективности капитальных вложений на транспорте /Под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица: Сборник трудов в кн.8. - М.: ВНИИСИ, 1982.- 104 с.
136. Оценка эффективности инновационной деятельности: учебник / С. Н. Яшин, И. Л. Туккель, Е. В. Кошелев, С. А. Макаров, Ю. С. Коробова. – Нижний Новгород: Изд-во Нижегородского госуниверситета, 2018. – 409 с.
137. Панина Е.В. Проблемы становления и развития рыночной инфраструктуры в условиях переходного периода/ Е.В.Панина. – М., 1998. – 118 с.
138. Панкратов Ф.Г. Коммерческая деятельность/ Ф.Г. Панкратов.– М.:Дашков и К,2008. -499с.
139. Панов А. И. Стратегический менеджмент/ А. И. Панов, И. О. Коробейников, В. А. Панов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2006. 303 с.
140. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч.1/ С.А. Панов. - М.: Высшая школа,1969. - 144 с.
141. Парахина В.Н., Новикова Е.Н. Развитие инфраструктуры коммерциализации результатов инновационной деятельности вузов: Научное издание. Монография. – Ставрополь: ИИЦ «Фабула», 2015.– 182 с.
142. Перлани И. Нововведения в организациях/ И.Перлани. - М., 1980. - 145с.

143. Перспективное планирование транспортно-экономических связей в СССР // Коллектив авторов. Труды ИКТП. - М.: Транспорт, 1968. - 160 с.

144. Петров Ю. Н. Инновационная школа комплексной системы управления региональной инфраструктурой в условиях рынка/ Ю. Н. Петров, Н. В. Мордовченков // Менеджмент и государственное регулирование экономики: Сборник трудов I Международной НПК. Н. Новгород: ВГИПА, 2004 215 с.

145. Петухов Р.М. Оценка эффективности промышленного производства (методы и показатели) / Р.М. Петухов. - М. : Экономика, 1990. - 95 с.

146. Пинаев М. А. Анализ проблем стратегического планирования на российских предприятиях / М. А. Пинаев // Экономические науки. 2007. - С. 235-238.

147. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан // Под общей редакцией Ашурова А.А. Душанбе: Минавтотранс РТ, 2001. - 45 с.

148. Пригожий А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожий. М: Политиздат, 1989.-367с.

149. Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг. от 30 апреля 2011 года № 227.

150. Пути повышения эффективности работы автобусов на пригородных и междугородных сообщениях /Науч. рук. Сатторов Р.С., отв. исп. Раджабов Р.К. Отчет ТПИ № ГР 01850016294.-Душанбе,1986. -170 с.

151. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон,1999. – 187с.

152. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка платных услуг: монография/ Р.К. Раджабов. -Душанбе: Ирфон, 2014.-190с.

153. Раджабов Р.К. Совершенствование планирования размещения предприятий пассажирского автобусного транспорта: дисс...канд. экон. наук/ Раджабов Раджаб Кучакович.- М., МАДИ, 1983.- 237 с.

154. Раджабов Р.К., Ашуров К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе// Вестник ТГУК.№4-2013.-Душанбе: «СуманиКудрат», 2013.-С.86-97.

155. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук .-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56

156. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К.Раджабов, Х.Н.Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х.Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007.-544с.

157. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты: монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.–Душанбе: «Ирфон», 2011. -204с.

158. Райзберг Б. А. Основы экономики / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский. Москва: ИНФРА-М, 2002. 408 с.

159. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 496 с.

160. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. -Душанбе: Ирфон, 2002. -255с.

161. Регионы Таджикистана, статистический сборник. - Душанбе, АСПРТ, 2018. - 256 с.

162. Рихтер К.Ю., Минаев А.П. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов/ К.Ю.Рихтер, А.П. Минаев. -М.,1984. -84 с.

163. Рогова Е.М. Формирование и реализация механизмов технологического трансфера. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ.2005 – 198с.
164. Росвелл Р. Изменение характера инновационного процесса // М., – 2010.
165. Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием/ А.Е. Рубцов.-СПб: СПбГИЭУ, 2007. -190 с.
166. Руководство Осло Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям. Третье издание. М.: издательством ЦИСН, 2006.- С.55
167. Саидмурадов Л.Х. Теоретические вопросы соотношения внешнеэкономических и национальных интересов страны // Экономика Таджикистана: Стратегия развития. — Душанбе, 2004. №3. — С.
168. Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора М.П. Улицкого и д.э.н., профессора О.Б. Бобоева.. Душанбе: Ирфон, 2002.-125 с.
169. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов:дисс. ...докт.экон.наук /СангиновОблокулКамарович. -Душанбе, 2003.-330с.
170. Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б. Санто. - М.: Прогресс, 1990.-236 с.
171. Сафронов Е.В. Транспортные системы городов и регионов / Е.В. Сафронов. - М.: АСВ, 2005. - 156 с.
172. Свечникова В.В. Организационно-экономический механизм инновационного развития корпоративных структур :дисс. ... канд. экон. наук/В.В. Свечникова. 08.00.05. Екатеринбург, 2010. – 180с.
173. Современный экономический словарь. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б М.:ИНФРА-М, 2006- С.456.
174. Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/ Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.-250с.

175. Статистический ежегодник Республики Таджикистан/ Статистический сборник. – Душанбе, АСПРТ, - 2018. – 482 с.
176. Статистический ежегодник Согдийской области / Статистический сборник. - Душанбе, АСПРТ, - 2018. - 370 с.
177. Суворова А.В. Ресурсы инновационного развития транспортного комплекса страны /А.В. Суворова// Материалы XIV международной научно–практической конференции студентов и молодых ученых «Энергия молодых – экономике России» – Томск: Изд–во ТПУ, 2012. – Т.1 – С. 197–198.
178. Сурин А.И., Молчанова О.П., «Инновационный менеджмент», М.:Инфра-М. - 2008.- 324с.
179. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. –236с.
180. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями: сокр. пер. с англ. / предисл. К.Ф. Пузыни. М.: Экономика, 1989. 271 с.
181. Терешина Н.П., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Рышков А.В. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внутранспортного эффекта/ Н.П.Терешина, А.П.Абрамов, В.Г.Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. 2002. -№ 4.-123 с.
182. Терешина Н.П., Дедова И.Н., Соколов Ю.И., Подсорин В.А.Управление инновациями на железнодорожном транспорте: монография / Под общ.ред. доктора экон. наук, проф. Н. П. Терешиной. – М.: МИИТ, 2014. – 304 с.
183. Тренев Н.Н. Стратегическое управление. М.: Приор, 2007.- 354с.
184. Трифилова А.А. Управление инновационным развитием предприятия /А.А. Трифилова. М.: Финансы и статистика, 2003. - 176 с.
185. Управление инновационными проектами. Под редакцией профессора И.Л. Туккеля. Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -813 с.

186. Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -214с.
187. Файзуллоев М. К.Предпосылки инновационного развития экономики Таджикистана /Стратегии бизнеса: анализ, прогноз, управление (электронный научно-экономический журнал). - 2016. - №3(23).-С.26-30
188. Файзуллоев М.К. Развитие инновационной деятельности в Таджикистане как условие экономического роста/Управленческие науки.№ 1/2015.-С.68-73.
189. Факеров Х.Н. Формирование и развитие рынка потребительских товаров в условиях переходной экономики: Диссертация доктора экономических наук, - Новосибирск, 2004 г.
190. Фалин С.А. Оценка конкурентоспособности пассажирских перевозок/ С.А.Фалин // Экономика железных дорог. - 1999. - № 12. -С.22.
191. Фалько С.Г. Оценка экономической эффективности мероприятий по разработке системы управления инновационными процессами / С.Г. Фалько // Маркетинг и маркетинговые исследования. - 2003. – № 4. - С. 35-42.
192. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. Санкт-Петербург: Питер, 2013. 448 с.
193. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. 6-е изд./ Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -145 с.
194. Федько В.Т. Функциональная устойчивость промышленности на основе формирования системного инфраструктурного комплекса: монография / В.Т. Федько. Ростов-на-Дону: РГЭА, 2000. - 181с
195. Фияксель Э.А. Управление инновационным развитием промышленных предприятий на основе венчурного инвестирования: теория и методология. дисс. ... докт. экон. наук: 08.00.05 / Санкт-Петербург, 2008. - 326с.
196. Хавин Д.В. Оценка экономического состояния предприятия для выбора направления реструктуризации Текст. / Д.В. Хавин // Экономические стратегии. 2004. - №5-6. - С. 90-92.

197. Хаггет П. Пространственный анализ в экономической географии: пер. с англ. / Под ред. В.М. Гохмана и Ю.В. Медведкова. - М.: Прогресс, 1968. -С. 77.
198. Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -535с.
199. Хегай Ю.А., Девина В.В., Мухина К.А., Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / – Красноярск, Сибирский федеральный университет 2012.- 229с.
200. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.
201. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан: монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. - 184 с.
202. Ходиев Д. А. Институциональная среда формирования и развития человеческого капитала // Вестник Воронежского государственного университета. Серия Экономика и управления.-2009.-№2. - 1,0 п.л.
203. Хусаинов М.К. Сфера услуг на современном уровне развития/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с.
204. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с
205. Черникова С.Л. Перевозка пассажиров автобусами в пригородном и междугородном сообщении/ С.Л. Черникова. -М.: ЦБНТИ,1976. -56с.
206. Чернов В. А. Теория экономического анализа: учебник. М: Проспект, 2017. – 384 с.

207. Чернов В.А., Морозова Н.А. Управление затратами: Учебник / В. А. Чернов, Н. А. Морозова; под ред. В. А. Чернова. ГРИФ ЭС УМО в системе ВО и СПО
208. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования/ Е.М. Четыркин. - М.: Статистика,1975. - 184 с.
209. Чуб Б.А. Управление инвестиционными процессами в регионе / Б.А. Чуб. - М. : БУКВИЦА, 1999. - 188 с.
210. Чулок А.И. Предпринимательство и инновации: стратегия инновационной деятельности / А. И. Чулок // Российское предпринимательство. 2000. № 4. С. 56-63.
211. Шабарова Э.В. Система пассажирского транспорта города и агломерации/ Э.В. Шабарова. Рига 1981- 135 с.
212. Шамина Л.К. Теоретические аспекты функционирования инновационных процессов. - СПб.: Наука, 2008.- 164с.
213. Шахов А.Ю. Управление инновационной деятельностью муниципального транспортного предприятия на основе моделирования финансовых результатов. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ А.Ю.Шахов -Орел, 2010.-24 с.
214. Шаховская Л.С., Попкова Е.Г., Гущина Е.Г. и др. Теория и методология исследования социально-экономического потенциала Волгограда: Монография / Л.С. Шаховская, Е.Г. Попкова, Е.Г. Гущина / ВолгГТУ. - Волгоград, 2002. -С.7.
215. Шумпетер И. Теория экономического развития/ И.Шумпетер. - М.: Прогресс, 1982. -235с.
216. Щетинина И.В. Организационно-экономический механизм повышения конкурентоспособности продукции промышленного предприятия / И.В. Щетинина // Организатор производства. – 2014. - № 3 (62). – С. 76.
217. Эйхлер Л.В. Экономический механизм управления интеграционными процессами на автомобильном транспорте. // Вестник СибАДИ. – 2010. - № 4 (18) .- С. 94-88.

218. Эрроу К. Информация и экономическое поведение [Текст] /К.Дж. Эрроу // Вопросы экономики.- 1995.-№5.-С.98-107.
219. Ядгаров Я.С. История экономических учений/ Я.С. Ядгаров.–М.: Экономика,1996. –249 с.
220. Ясин Е. Условия инновационного развития и необходимые институциональные изменения // Проблемы теории и практики управления. 2007. - №7. - С. 8-20.
221. Freeman C. Technikal Innovation, Diffusion and Long Wave/ С. Freeman. // The Long Wave Debate. - 1987.-267р.
222. Medema, S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theory of Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007.–Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.
223. Nelson R. (ed). National Innovation Systems.A Comperative Analysis. Oxford: Oxford University Press, 1993.
224. Porter, M. E. Toward a new conception of the environment–competitivenessrelationship / M. E. Porter, C. Van der Linde // Journal of economic perspectives. – 1995.–Vol. 9.– №.4.– P. 97–118.
225. Regional Policy: Readings in Theory and Applications / Ed. by Friedman J., Alonso W. - Cambridge, London, 1975;
226. Rosenberg N. Inside the Black Box: Technology and Economics. - London: Cambridge University Press, 1982. - 211 p.
227. Schmookler, J. Invention and economic growth / J. Schmookler // Harvard University Press – MA: Cambridge, 1966. – №. 211. – 348 p.
228. Tanaka N., Glod M., Golt F., ect. «OSLO Manual: Proposed Guidelines For Collecting And Interpreting Technological Innovation Data». 2005. 2012 Auth.
229. Transport and Innovation: Towards a view on the role of public policy. [Электронный ресурс] // International Transport Forum, OECD, 2010. – Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10fp09.pdf>-P.7-8.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ

1. -А. Собственность в институциональной экономике/ М.Х. Касымова, Д.А.Ахмедова // 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)/А. Абдугафоров, Д.А. Ахмедова, М.Х. Касымова//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/Р.К. Раджабов, М.Х. Касымова//Вестник Таджикского государственного университета коммерции (научный журнал). №3(28)-2019. - Душанбе: ТГУК, 2019.-С.10-18.
7. -А. Формирование механизмов устойчивого развития предприятий в условиях рынка/Пути достижения устойчивого развития национальной экономики на основе Послания Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмон к Маджлиси Оли: Сборник статей и докладов научно - практической

конференции Института экономики и торговли ТГУК (Худжанд, 22-30 апрель 2014 г.) – Худжанд: ИЭТ ТГУК, 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 (Худжанд, 19-26 апрель 2016 г.). – Худжанд: ИЭТ ТГУК, 2016. - С. 82-87.

9. -А. Состояние и тенденции изменения, содержания, показатели конкурентоспособности в современных условиях Таджикистана/ А.А. Каюмов, М.Х. Касимова, А.Х. Махадёров// 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/А.А. Каюмов, М.Х. Касимова//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 - 4 июня 2019г.). – Худжанд: ИЭТ ТГУК, 2019. - 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.