



**TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA INNOVATSION
FAOLIYATNI RIVOJLANTIRISH YO‘LLARI**

Axmedov O‘tkirjon Aloviddin o‘g‘li

Alfraganus University Iqtisodiyot fakulteti

Iqtisodiyot kafedrası o‘qituvchisi

Annotatsiya: Mazkur maqolada temir yo‘l transport tiziminining innovatsion faoliyatini rivojlantirishni belgilab beruvchi asosiy yo‘nalishlar, temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirishning asosiy vazifalari, O‘zbekistonda temir yo‘l trans- porti ishi ko‘rsatkichlari tendensiyalari tadqiq etildi, temir yo‘l transportini tarkibiy isloh qilishning eng muhim shartlari ko‘rsatib berildi, tahlil natijalariga ko‘ra o‘rganilgan muammolar tizimlashtirildi, shu bilan birga temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish yo‘llari taklif etilgan.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti tiziminining innovatsion faoliyati, innovatsion model, innovatsion faoliyat, transport tizimi, vazifalar irarxiyasi, transport kompleksi, innovatsion salohiyat, intermodal va multimodal tashuv turlari, xizmatlar bozori, temir yo‘l transport infratuzilmasi, asosiy yo‘nalishlar, logistik konsepsiya imitatsion model.

Abstract: In this article, the main directions defining the development of innovation activities of the railway transport system, the main tasks of economic development of the railway transport system, trends in indicators of the work of rail transport in Uzbekistan were studied, the most important conditions for structural reform of rail transport were outlined, the problems studied according to the results of the analysis were systematized.

Key words: innovation activities of the railway transport system, innovation model, innovation activity, transport System, Task hierarchy,



transport complex, innovation capacity, intermodal and multimodal types of transport, services market, railway transport infrastructure, main lines, logistic concept imitation model.

Аннотация: В данной статье изучены основные направления, определяющие развитие инновационной деятельности системы железнодорожного транспорта, основные задачи экономического развития системы железнодорожного транспорта, тенденции показателей работы железнодорожного транспорта в Узбекистане, наиболее важные обозначены условия структурного реформирования железнодорожного транспорта, систематизированы проблемы, изученные по результатам анализа.

Ключевые слова: инновационная деятельность системы железнодорожного транспорта, инновационная модель, инновационная деятельность, транспортная система, иерархия задач, транспортный комплекс, инновационный потенциал, интермодальный и мультимодальный виды транспорта, рынок услуг, инфраструктура железнодорожного транспорта, основные направления, имитационная модель логистической концепции.

KIRISH

Jahon iqtisodiyotining muhim infratuzilmaviy tarmoqlaridan biri transport tizimi bo'lib, uni rivojlantirish har bir milliy iqtisodiy siyosatning ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. Bugungi kunda jahon va milliy iqtisodiyotning barqaror iqtisodiy o'sishini ta'minlashda iqtisodiyotni innovatsion rivojlantirish ustuvor ahamiyat kasb etmoqda. Rivojlangan mamlakatlarda yalpi ichki mahsulotning 70-90 foizi aynan innovatsiya faoliyatini rivojlantirish hisobiga yaratilmoqda. Jahon temir yo'llarining 2 trln. yo'lovchi-km yo'lovchi aylanmasi mamlakatlar bo'yicha quyidagicha taqsimlanadi: Yaponiya va Yevropa — 370-380

mlrd. yo'lovchi-km; Hindiston va Xitoy - deyarli 300 mlrd. yo'lovchi-km; boshqa mamlakatlar — 200 mlrd. yo'lovchi-km.

Jahonda temir yo'l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish yuzasidan keng qamrovli ilmiy izlan- ishlar olib borilmoqda. Xususan, temir yo'l transporti infratuzilmasi sifatini yanada oshirish va xizmat ko'rsatish faoliyatini tizimli tashkil qilish, mijoz va transport korxonalari munosabatini uyg'unligiga yo'naltirilgan samarali marketing faoliyatini tashkil etish kabi yo'nalishlardagi tadqiqotlarni amalga oshirishga alohida e'tibor qaratilm- oqda. Xalqaro transport xizmatlari bozorida murosasiz raqobat kechayotgan bir sharoitda iste'molchilar talabini qondirish, yangi bozor segmentlariga kirib borish va faoliyat natijaviyligini ta'minlash temir yo'l transportida innovatsion faoliyatni masalalarini tadqiq etish mug'im ahamiyat kasb etadi.

Mamlakatimizda iqtisodiyotning muhim tarmog'i sifatida transport kommunikatsiyalarini jadal rivojlantirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Bu borada, 2022–2026-yillarda Yangi O'zbekistonning Taraqqiyot strategiyasida ham “transport va logistika xizmatlari bozori va infratuzilmasini rivojlantirish, temir yo'l infratuzilmasini elektrlashtirish darajasini 60 foizga yetkazish va avtomobil yo'llari tarmog'ini jadal rivojlantirish, transport sohasida tashqi savdo uchun “yashil koridorlar” hamda tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va tranzit yuk hajmini 15 million tonnaga yetkazish” kabi ustuvor vazifalar belgilangan. Bu bo'yicha muhim vazifalar belgilab berilgan- ligi hamda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Oliy Majlisga Murojaatnomasida “Mahsulotlarimizni ichki va tashqi bozorlarga yetkazish, ulurning tannarxini tushirish uchun transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur” deb ta'kidladilar. Bu o'z navbatida mamlakat transport-tranzit salohiyatidan va zamonaviy yetkazib berish texnologiyalaridan samarali foydalanishni hamda



temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish yo‘llari yuzasidan ilmiy tadqiqotlar olib borishning maqsadga muvofiqligini ifodalaydi.

MAVZUGA OID ADABIYOTLAR TAHLILI

Temir yo‘l transport tizimini rivojlantirishning nazariy-uslubiy asoslari bir qator mahalliy va xorijlik olimlari rining ilmiy tadqiqotlarida o‘z aksini topgan. Ingliz iqtisodchisi Entoni Venablsning fikriga ko‘ra transport kompleksi bu ijtimoiy ishlab chiqarishning yuklar va yo‘lovchilarni tashishga bo‘lgan ehtiyojini qondirishga ixtisoslashgan xalq xo‘jiligi tarmoqlari yig‘indisi tushuniladi.

D. Bauersoksning fikricha, an‘anaviy usullarga nisbatan yuk tashuvlarini tashkil etishning afzalligi va iqtisodiy samaradorligi masalalarini kiritgan holda multimodal va intermodal yuk tashuvlarini tashkil etish muammolariga alohida e‘tibor qaratgan. Shu bilan birga muallif, transport tarmoqlari, transport vositalari va transport kompaniyalari o‘z ichiga olgan transport tizimini alohida qayd etadi.

Mamlakatimiz olimlaridan G‘.Samadov, A.Zoxidov, A.Gulamov va M.Ravshanovlarning fikricha “transport tizimi — bu yuk va yo‘lovchilarni o‘z manziliga yetkazish jarayonida o‘zaro aloqasi bo‘lgan transport turlari va infratuzilmalari majmuasi, ya‘ni o‘zaro bog‘liq bo‘lgan transport sektorlari, mehnat resurslari hamda mamlakat iqtisodiyotini samarali boshqarish maqsadida transportning barcha turlarini boshqaruv tizimi tushiniladi”

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Temir yo‘l transport tizimini samarali rivojlantirish muammolarini tahlil etish bilan shug‘ullangan milliy va xorijlik olimlarning ilmiy izlanishlari natijalari mazkur tadqiqotning nazariy-uslubiy asosi va tizimning ham miqdor ham sifat jihatdan baholashga xizmat qiladi. Maqolani tayyorlashda abstrakt va analitik mushohada, qiyosiy va omilli tahlil, indikativ, tanlanma kuzatuv,



taqqoslash, iqtisodiy-statistik, induksiya va deduksiya, indikativ, tanlanma kuzatuv, taqqoslash, korrelyatsion va regression tahlil, iqtisodiy-matematik modellashtirish, aniq muddatda kabi usullardan foydalanilgan.

TAHLIL VA NATIJALAR

Jahon davlatlari iqtisodiyotining samarali rivojlanishida asosiy “qon aylanish” vazifasini bajaruvchi transport kompleksi alohida ahamiyat kasb etadi. Samarali transport tizimi ichki bozorda xosh-ashyo va mahsulot harakatlarini optimallashtiradi, shu bilan bir qatorda tashqi savdoda mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshirib, jahon bozoriga integratsiya jarayonlarini tezlashtirish imkoniyatini beradi. Umuman olganda mamlakatni keng ko‘lamda rivojlantirish mintaqalararo iqtisodiy munosabatlarning yuqori sur‘atlarda bo‘lishi keng ma’noda transport infratuzilmasining samarali faoliyatiga ham bevosita bog‘liq.

Temir yo‘l transportidagi tub iqtisodiy islohotlar uni rivojlantirishning konsepsiyasini ishlab chiqishni taqozo etadi. Shunga muvofiq temir yo‘l transportini iqtisodiy rivojlantirish bo‘yicha yangi qarashlar tizimini ishlab chiqish zaruriyati paydo bo‘ladi. Bu temir yo‘l ishlab chiqarish tizimining barcha darajalaridagi boshqaruv o‘rtasida, shu jumladan tashish jarayonini ta’minlash, yetarli miqdordagi tegishli harakatlanuvchi tarkibning mavjudligi, yo‘l sifatini, vagonlarning optimal aylanmasini, samarali rejali ta’mirlashni, logistika, marketing va boshqalarni ta’minlash bo‘yicha samarali aloqa hamda hamkorlik qilish maqsadining mavjud emasligi temir yo‘l transport tizimidagi mavjud tashkiliy-iqtisodiy mexanizmining eng muhim muammosi ekanligi bilan tushuntiriladi.

Mamlakat transport tarmog‘ining iqtisodiy rivojlanishga ta’sirini nafaqat miqdoriy o‘rish, balki iqtisodiyotdagi sifat o‘zgarishlari, ya’ni ilmiy-texnika taraqqiyoti va innovatsiyalarning tarqalishiga ta’sirini ham ko‘rib maqsadga



muvofig. Transport tizimini mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ta'sir qilishning aniq natijalari orqali ochib beriladi (1-jadval).

1-jadval: Transport tizimining mamlakat iqtisodiy rivojlanishga ta'siri natijalari

Ta'sir ko'rsatishning turi	Ta'sirning natijalari
Bevosita	mahsulot ishlab chiqarishi tannarxining pasayishi / oshishi; mahalliy korxonalar samaradorligini pasayishi / oshishi; aholining harakatlanish, rekreatsion imkoniyatlari, ijtimoiy aloqalarining o'sishi / cheklanishi.
Bilvosita	investitsion muhitni yaxshilash; innovatsion faollikni oshirish. turdosh tarmoqlarning intensiv rivojlanishini rag'batlantirish; boshqa ishlab chiqarish omillaridan foydalanish samaradorligini oshirish, ulardan foydalanish uchun bozor imkoniyatlarini oshirish; yalpi talabning shakllanishi.
Muddati	Uzoq muddatli takomillashtirish: biznes va aholining yuqori sifatli transport xizmatlariga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish; transport infratuzilmasi mavjudligidan soliq tushumlarini oshirish; aholini ish joylariga yetkazib berish; ish o'rinlarini yaratish; aholini mahsulot bilan ta'minlash (yetkazib berish). Qisqa muddatli ta'sir: xarajatlar pasayishi samaralari yoki,



		aksincha, sarflar oshishi; aholining yilning ma'lum bir vaqtida turli maqsadlarda ko'chib o'tishga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish.
	Ta'sir ko'rsatish vositasiga ko'ra	Endogen ta'sir: korxonalar va aholi uchun transport bog'lanishni yaxshilash; mintaqaning va doimiy yashash joyi sifatida investitsiya jozibadorligini oshirish. Ekzogen ta'sir: mintaqaning mintaqalararo va tashqi iqtisodiy aloqalarga qo'shilishi.
	Ta'sir ko'rsatish darajasiga qarab	Mahalliy daraja - ichki tashishlarning rivojlanishi, mahalliy bozorlarning kengayishi, biznes uchun imkoniyatlarning oshishi, aholining harakatchanligini oshirish. Mintaqaviy daraja - biznesni kengaytirish, aglomeratsiyalarni shakllantirish imkoniyatlarini oshirish; aholining harakatchanligi va korxonalarni kadrlar bilan ta'minlashni yaxshilash. Milliy daraja - milliy xavfsizlikni, mamlakat hududiy yaxlitligini ta'minlash, biznesni kengaytirish uchun imkoniyatlar yaratish, aholi va kapitalning harakatchanligi.

Transport tizimining uzoq muddatli ijtimoiy-iqtisodiy o'sish va mamlakat iqtisodiy rivojlanishga ta'siri nati-jalari quyidagilarda namoyon bo'ladi. Transport infratuzilmasining bevosita samarasi — bu infratuzilmani yaxshilash bilan birga ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirish. Iqtisodiyot nazariyasining institusional yo'nalishida jismoniy va institusional infratuzilma transaksiya xarajatlarini (kommunikatsiya, transport, axborot) kamaytirish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Temir yo'l tarmog'ining mamlakat iqtisodiyotida tutgan o'rnini baholash, tarmoqni rivojlantirish istiqbollarini belgilash hamda tendensiyalarini o'rganish va prognozlashtirish bo'yicha tadqiqotlar olib



borish temir yo‘l tarmog‘ining o‘rta va uzoq muddatli strategiyasiga, bugungi kundagi siyosatiga bevosita ta’sir etgan holda moddiy-texnika resurslariga, ishchi kuchiga va moliyaviy holatini rivojlantirishga bo‘lgan ehtiyojni aniqlashga hamda uning uzoq muddatli strategiyasini ishlab chiqishga asos bo‘lib xizmat qiladi.

Temir yo‘l transportining rivojlanish darajasi mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi, chunki mahsulotning yakuniy narxi tarkibidagi transport xarajatlari va o‘z vaqtida yetkazib berishni ta’minlash imkoniyati mahalliy korxonalarning muhim raqobatbardoshlik omili hisoblanadi. Shuning uchun temir yo‘l transport tizimining asosiy faoliyat ko‘rsatkichlarini, transport va logistika infratuzilmalarining rivojlanish bosqichlarini o‘rganish hamda tizimda mavjud muammolarni bartaraf etish bo‘yicha tavsiyalar ishlab chiqish bugungi kunda asosiy masalalardan biri bo‘lib kelmoqda. O‘zbekistonda mahalliy yuk tashuv hajmining ulushi 5.3% va tranzit tashuv hajmining ulushi 92.5% temir yo‘l transportiga to‘g‘ri keladi.

Yuklarni yetkazib berishning kechikishi harakat tarkibning to‘xtash punkitlarida muammolar saqlanib qolganligi bilan izohlanadi, mazkur holat temir yo‘l transporti o‘z oldiga qo‘yilgan vazifalarni samarali ijrosini ta’minlash uchun harakatlanuvchi tarkibning faoliyat samaradorligini oshirish zarurligini ko‘rsatadi.

So‘ngi o‘n besh yilda yuk tashish hajmi 27 % va yo‘lovchilar soni 86 %ga oshgani bilan mazkur davrda tashish jarayonida foydalanilgan magistral lokomotivlarning inventar parki 18,2 %ga kamayganligini kuzatish mumkin. Yuk poyezdining uchastka tezligi 9,6 %ga kamayganligi temir yo‘l transportida o‘tkazuvchanlik qobiliyati ma’lum darajada kamayishiga olib kelgan. 2016–2021-yillarda yuk poyezdlarinig texnik va uchastka bo‘yicha



o'rtacha tezligi belgilangan tezlikdan ancha past bo'lib, fikrimizcha, poyezdlar harakatlanish tezligiga quyidagi omillar salbiy ta'sir ko'rsatmoqda:

- yuk poyezdlarinig belgilangan vaqt me'yoridan kech qolishi;
- stansiyalardagi texnik nosozliklar;
- stansiyalarda poyezdlar bilan bajariladigan texnologik vaqt me'yorlarining ortishi;
- stansiyadagi nosozliklarni bartaraf etishga sarflanadigan vaqt me'yorining ortishi;
- yuk poyezdlar harakati bilan bog'liq ishchi xodimlarning salbiy ta'siri.

Texnik va tashkiliy darajani miqdoriy baholash metodikasi korxonaning umumiy innovatsion faoliyati sama- radorligini baholashda ilmiy asoslangan baza bo'lishi mumkinligiga innovatsion faoliyatni rivojlantirish vositalaridan biri sifatida qaraladi. Bir vaqtning o'zida, innovatsiyalar va kapital qo'yilmalarning samaradorligini zamonaviy baholash usullari yordamida mazkur metodikani tekshirilish va to'ldirilishi maqsadga muvofiqdir. Korxona faoliyatining iqtisodiy ko'rsatkichlarida ham o'zgarishlar mavjud bo'lishi uchun, korxonaning texnik va tashkiliy darajasida o'zgarishlar bo'lishi va ularda taklif qilinayotgan miqdoriy baholash aks ettirilishi kerak bo'ladi.

Shuni inobatga olish kerakki, texnik, tashkiliy va iqtisodiy darajalar o'rtasida qandaydir aniq bog'lanish mavjud bo'lishi va u qay yo'sin bilan bog'lanishi mumkinligi borasida aniq bir funksiya mavjud emas. Bu bog'liqlik nima bilan ifodalanishini aniqlab olish kerak bo'ladi. Boshqaruv jarayoni, ayniqsa, texnik, tashkiliy darajani miqdoriy baholash metodikasidan foydalanganda erishilgan innovatsion faoliyat natijalarini monitoring qilish (nazorat qilish) uchun ma'lum bir innovatsiyalar samaradorligini baholash



lozim bo‘ladi. Bular quyidagi ko‘rsat- kichlaridan foydalanish mumkinligini belgilab beradi.

Innovatsiyalarni joriy etishdagi villik iqtisodiy samara mana bu formula bilan aniqlanadi:

$$S_{in} = \sum_{i=t_n}^{t_m} (N_T - X_T) * k_t$$

(1)

bu joyda:

S_{in} – innovatsiyalar tatbiq qilinagandan keyingi yil davomida ko‘rilgan iqtisodiy samara, so‘m hisobida; N_T – innovatsion tadbirlar amalga oshirilgach, natijalar hisoblanib, uning qiymat bahosi, so‘m;

X_T – innovatsiyalarni tatbiq qilishga mo‘ljallangan yillik xarajatlar, so‘m hisobida;

t_m – amala oshirilgan ishlar oqibatlari va ularning miqdori;

k_t – har xil vaqtda bo‘ladigan xarajatlar va ularning oqibatlariini bir vaqtga olib keltish (diskontlash) koeffisiyenti — mana bu formula bilan aniqlanadi: $k = (1 + E)^t$ (2.2)

bu joyda: k_t – vaqti turlicha bo‘lgan xarajatlar va natijalarni bitta vaqtga olib kelish meyor berilgan bo‘lib, u son jihatdan kapital qo‘yilmalarning samaradorlik koeffitsiyentiga teng ($k_t = 0.1$); t – mazkur yildagi xarajatlar va natijalarni hisob-kitob yilidan ajratib turadigan yillar soni.

Hisobot yili sifatida mahsulot ishlab chiqarish (tashishni tashkil etish va h.k.) boshlangan yoki yangi tex- nologiya, mehnatni yoki boshqaruvni tashkil etishning yangi usullari qo‘llangan yildan oldingi va barcha ko‘rib chiqilayotgan innovatsiyalar variantlari orasidagi birinchi kalendar yili olinadi. Agar xarajatlar hisobot yili boshlanishidan oldin amalga oshirilgan bo‘lsa, ular k_t — bitta vaqtga keltirish koeffitsiyentiga ko‘paytiriladi, agar hisob- kitob yilidan keyin amalga oshirilsa N_T — ga bo‘linadi.

N_T — mana bu formula bo‘yicha aniqlanadi:

$$N_T = \sum_{t=t_{12}}^{t_{1n}} (N_t^f - N_t^b) * k_t \quad (2)$$

Transport sohasida davlat innovatsion siyosati qoidalarini amaliyotga joriy etish jarayonida asosiy o‘rinlardan birini egallovchi “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ mamlakatdagi eng yirik kompaniya va umummilliy temir yo‘l transport kompaniyasi hisoblanadi. Korporativ innovatsion siyosatni ishlab chiqish va amalga oshirish orqali ushbu mexanizm ishlatiladi.

Korporativ innovatsion siyosat — bu shunday to‘plamki unda xo‘jalik yurituvchi subyektning oqilona tashkiliy-iqtisodiy, ilmiy-texnik va ijtimoiy rivojlanishini rag‘batlantirishga qaratilgan innovatsion boshqaruvchi ta’sir etish maqsadlari, shakllari va usullaridan iboratdir. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning innovatsion siyosati uni umummilliy transport kompaniyasi sifatida rivojlantirishga, kompaniyaning uzoq muddatli samarali ishlashi va moliyaviy barqarorligini oshirishga, xizmatlar sifatini oshirishga, transport ishlab chiqarish ko‘lamini

kengaytirishga va xalqaro transport tizimiga chuqur integratsiyalashuviga qaratilgan.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ustavida belgilangan maqsadlarga erishish uchun kompaniya rahbariyatiga jamiyatda yagona texnik, ilmiy-texnik va innovatsion siyosatni olib borish, zarur investitsiya resurslarini jalb qilgan holda kompaniyaning ishlab chiqarish quvvatlarini rivojlanishini ta‘minlash, ilmiy-tadqiqot, tajriba konstruktorlik, loyiha, qidiruv, qurilish, qurilish-montaj va ta‘mirlash-qurilish ishlarini tashkil etish, jamiyatning intellektual mulkini boshqarish va tasarruf etish vazifalari yuklatilgan. Korporativ innovatsion siyosatni shakllantirish hamda amalga oshirish yo‘nalishlari “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJda keltirilgan.

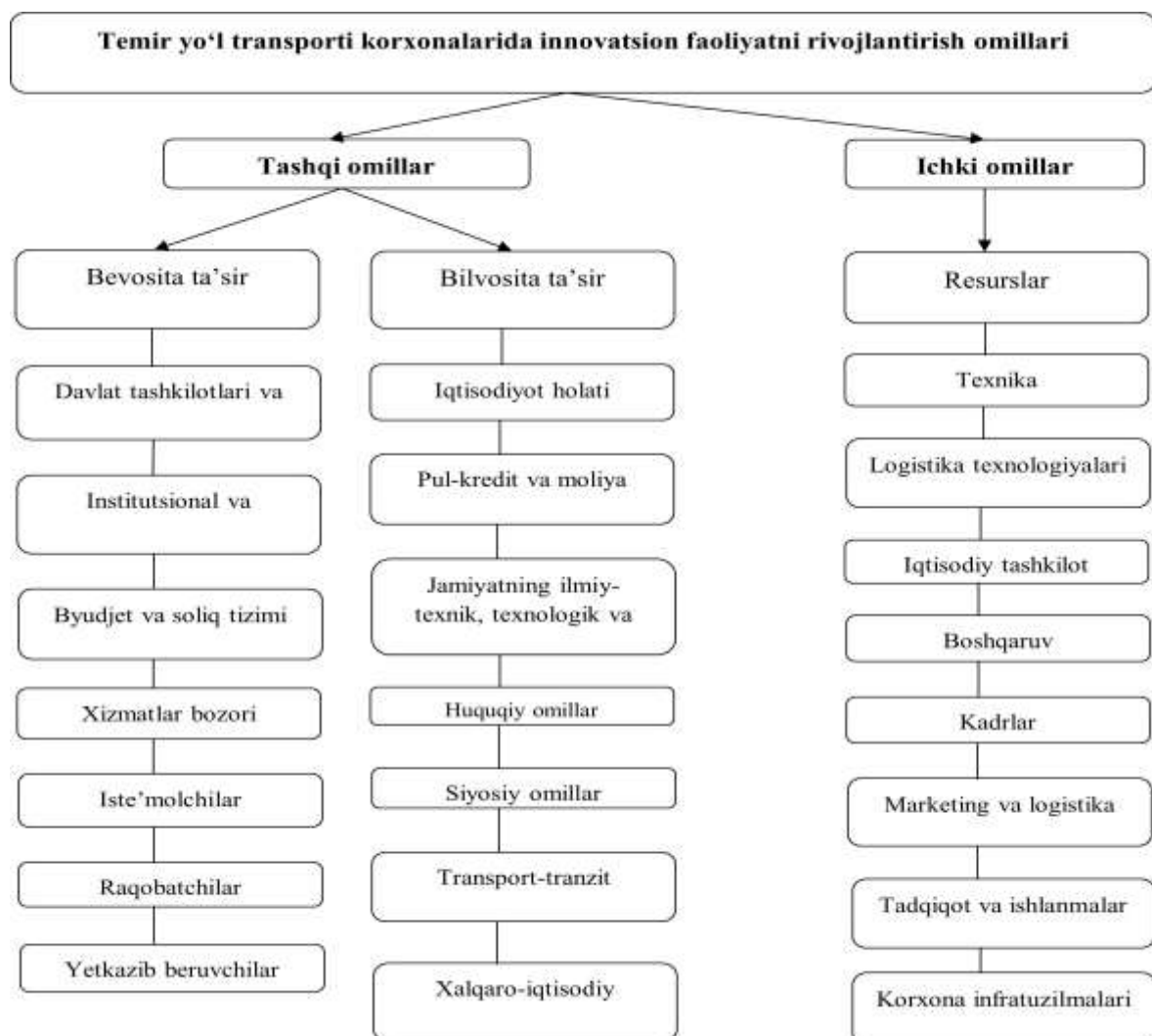
Innovatsion siyosatni korporativ darajada amalga oshirish strategik, taktik va tezkor rivojlanish rejalari tizimini ishlab chiqish va joriy etish orqali ta‘minlanadi. Rivojlanish jarayonlarini rivojlantirish tizimining xususiyati, shuningdek, innovatsiyalarni boshqarish tizimidagi darajalar va alohida bo‘g‘inlar o‘rtasidagi o‘zaro hamkorlik jarayonlarining xususiyatlari rejalashtirilgan tadbirlar tizimini ishlab chiqish va amalga oshirish jarayonining mazmuni bilan belgilanadi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJdagi innovatsion jarayonlarni tashkil etish boshqaruv apparatining vakolatiga kiradi va uning asoslarini aniqlash jamiyatning boshqaruv organlari tomonidan amalga oshiriladi. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatiga umumiy rahbarlikni Direktorlar kengashi amalga oshiradi. Uning vakolatlariga quyidagi masalalar kiradi: jamiyat faoliyatining ustuvor yo‘nalishlarini belgilash; kompaniya faoliyatining istiqbolli rejalari va asosiy dasturlarini, shu jumladan yillik byudjetlar va kompaniyaning investitsiya dasturini tasdiqlash.



Jamiyat kollegial boshqariladi. Uning ijro organi boshqaruv apparati hisoblanadi. Jamiyat boshqaruvining vakolatlariga kompaniya faoliyatining joriy rejalarini ishlab chiqish va tasdiqlash kiradi. Bundan tashqari kompaniya faoliyatining ustuvor yo‘nalishlari va ularni amalga oshirish bo‘yicha istiqbolli rejalarini, shu jumladan jamiyatning yillik budjetlari va investitsiya dasturini ishlab chiqish va direktorlar kengashiga taqdim etish, ularning bajarilishi to‘g‘risidagi hisobotlarni tayyorlash ishlari kiradi.

Temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirishning asosiy maqsadi temir yo‘l transportida fan, texnika va texnologiyalarni rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlarini amalga oshirish uchun tashkiliy va iqtisodiy sharoitlarni yaratishdir.



1-rasm: Innovatsion faoliyatni temir yo‘l transporti korxonalarida rivojlantirish omillari

Yuqorida temir yo‘l transporti innovatsion faoliyatini rivojlantirishda amal qilinishi lozim bo‘lgan tamoyillarni keltirib o‘tdik. Tadqiqotimizni davom ettirgan holda, temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish- ning tarkibiy baholash usulidan samarali va optimal foydalanish uchun innovatsion faoliyatni rivojlantirish algoritmini keltirib o‘tmoqchimiz.

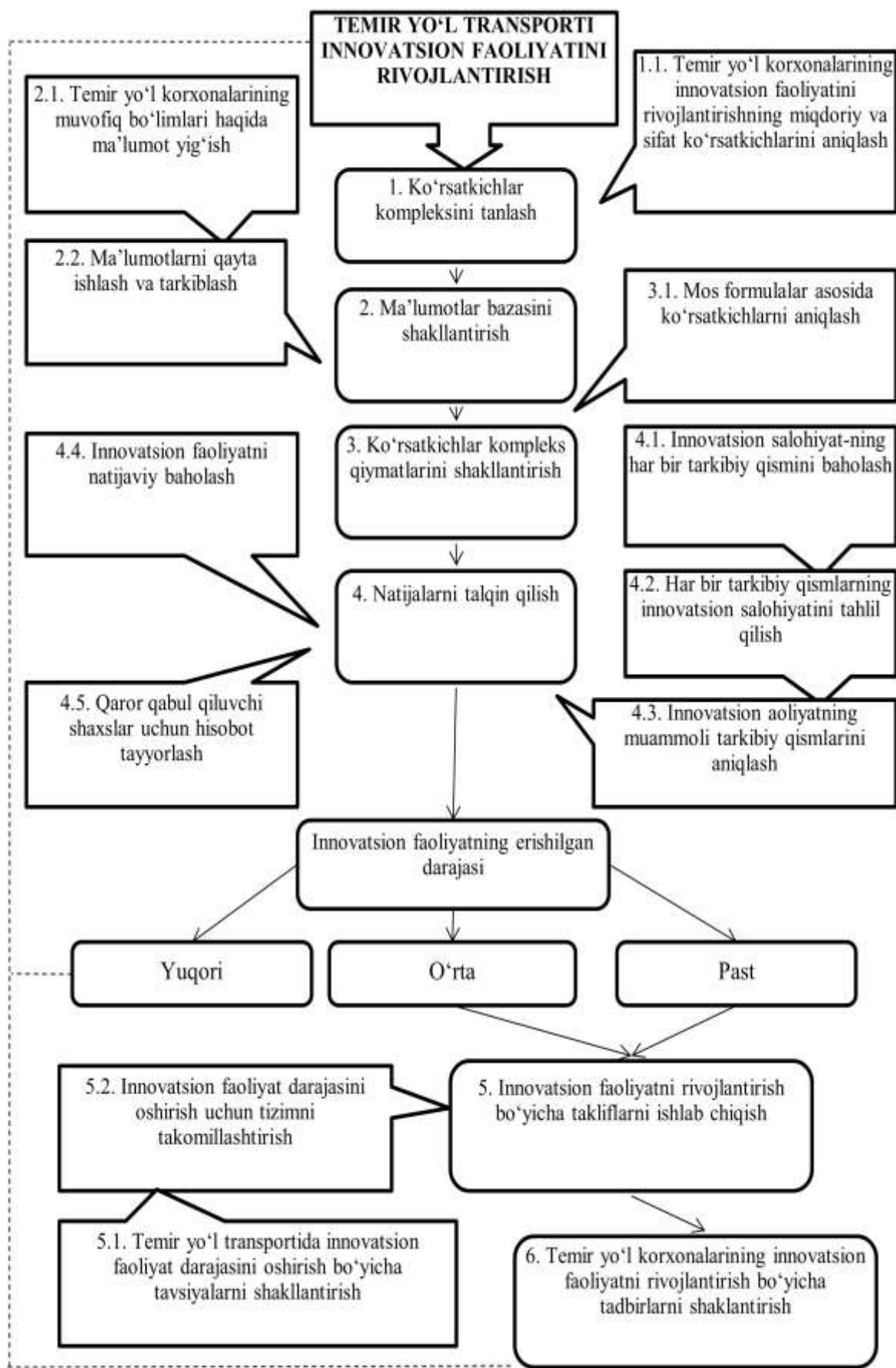
Temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatini rivojlantirish algoritmi quyidagilarni aks ettiradi:

- baholashni amalga oshirish mobaynida bajariladigan ishlar va ularning turi;
- baholashni amalga oshirishning asosiy bosqichlari;
- temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirishni amalga oshirishning optimal ko‘lamini aks ettiruvchi, o‘zaro bog‘liq bo‘lgan harakatlar ketma-ketligi (2-rasm). Temir yo‘l transporti innovatsion faoliyatini tarkibiy baholash usulida baholash jarayonining asosiy ishtirokchilarini belgilab olamiz. Buni amalga oshirishimiz uchun korxonada bevosita innovatsion faoliyatni rivojlantirish bilan shug‘ullanuvchi maxsus bo‘lim bo‘lishi lozim, buni inobatga olgan holda korxonada mazkur bo‘lim mavjud degan tarzda tahlilni davom ettiramiz.

Temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish jarayonida ma’lumotlarning aniq hajmini tanlab olish, guruhlash va tahlil qilish lozim bo‘ladi. Zarur ma’lumotlarni taqdim qiluvchi bo‘limlar: moliya, xodimlar, korxona innovatsion faoliyati boshqaruvi bilan shug‘ullanuvchi bo‘limlar; ishlab chiqarish va texnologik bo‘lim; ilmiy-tadqiqotlar bo‘limlarini belgilab olish lozim. Ma’lumotlar temir yo‘l transporti korxonasi innovatsion faoliyatini boshqaruvchi bo‘lim tomonidan talablarga ko‘ra muayyan vaqt



davomida belgilangan muddatda taqdim qilinishi talab qilinadi. Keyin



transport korxonasi innovatsion faoliyati boshqaruvi bo'limi olingan ma'lumotlarni tahlil qiladi va olingan natijalar asosida korxona innovatsion salohiyatini aniqlaydi, natijalarni korxona faoliyatiga tatbiqini amalga oshiradi.

2-rasm: Temir yo'l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish yo'llari.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Olingan natijalarning belgilangan talab darajalariga mos kelmaganlarining tahlil qilinishi, vujudga kelish sabablarining aniqlanishi va transport korxonasi innovatsion faoliyatini rivojlantirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqilishi uchun rahbariyatga topshiriladi. Bunda baholash ko'rsatkichlari tizimiga qo'yiladigan zaruriy talablar quyidagilardan iborat:

- ko'rsatkichlar innovatsion faoliyat jarayonini tashkil etuvchilarning barchasini qamrab olishi kerak;
- ko'rsatkichlar transport korxonasi istiqbolini hisobga olgan holda, kamida 3-5 yilga, tashkilot faoliyati- ning tahlili asosida shakllanishi kerak;
- baholash ko'rsatkichlarining ishlab chiqilishi transport korxonasi innovatsion faoliyati asosida, uni tavsiflovchi omillarni aniqlagan holda, tashkilotning ilmiy-texnik, ishlab chiqarish va texnologik, tashkiliy-boshqaruv, kadrlar va ijtimoiy jihatlarini tavsiflovchi, yetarli va sifatli ma'lumotlar hajmidan foydalanib amalga oshirilishi kerak;
- ko'rsatkichlarning soni unchalik ko'p bo'lmagan holda, innovatsion faoliyat elementlarini to'liq qamrab olishi zarur.

Taklif qilinayotgan temir yo'l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish bo'yicha yondashuv innovatsion salohiyatni iqtisodiy mohiyatiga asoslangan bo'lib, unga ta'sir qiluvchi omillar va uning tarkibi





qismlarini hisobga oladi. Innovatsion faoliyatni tarkibiy qismlari asosida guruhlangan va ularga ta'sir o'tkazuvchi bevosita boshqariladigan omillarni baholash ko'rsatkichlari majmui ishlab chiqilgan va "O'zbekiston temir yo'llari" AJ innovatsion faoliyatini baholash imkoniyatini beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.good.mt.k1>.
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-fevraldagi "2022–2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekiston- ning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi PF–60-sonli Farmoni. // www.lex.uz.
3. Венаблес, А. Ж. (2007). Эвалуатинг Урбан Транспорт Импроvementс: Сост–Бенефит Анайлсис ин тхе Пресенсэ оф Аггломератион анд Инсومه Тахатион. Жоурнал оф Транспорт Эсономисс анд Полисей, 41:173–188 п.
4. Коврижных И.В. (2016) Анализ и оценки эффективности управления в организации / И.В. Коврижных. – Барнул: АФ СибАГС — 86 с.
5. Zohidov A.A. (2018) Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takkomillashtirish. Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref., Toshkent.
6. Gulamov A.A. Temir yo'l kompaniyasining asosiy kapitalini iqtisodiy jihatdan baholash metodologiyasini takomillashtirish ("O'zbekiston temir yo'llari" AJ misolida). Iqt. fan. dok. dis. Avtoref., Toshkent 2020.
7. Yarashova V.K. O'zbekiston transport tizimini rivojlantirishning makroiqtisodiy jihatlari. Iqt. fan. dok. dis. Avtor...

