

Жалилов Арслон Хошимович
докторант,
Ташкентский государственный университет путей сообщения
(Узбекистан).

ПУТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: в статье говорится о способах определения экономической эффективности на основе развития инновационной деятельности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: транспорт, инновации, деятельность, развитие, эффективность.

Jalilov Arslon Khoshimovich
PhD student,
Tashkent State Transport University (Uzbekistan).

WAYS OF DETERMINING ECONOMIC EFFICIENCY ON THE BASIS OF DEVELOPING THE INNOVATIVE ACTIVITY OF RAILWAY TRANSPORT

Abstract: the article talks about ways to determine economic efficiency based on the development of innovative activities of railway transport.

Key words: transport, innovation, activity, development, efficiency.

Определение экономической эффективности, получаемой при реализации предлагаемых научно-практических рекомендаций по развитию

инновационной деятельности в системе железнодорожного транспорта, определяется по следующим направлениям:

по первому направлению эффективность оценивается по результату качества оказываемых услуг при перевозке грузов и пассажиров, т.е. интервалу доставки грузов, предложенному в механизме развития инновационной деятельности железнодорожного транспорта, представленном на рисунке 1.1. «Гарантированные транспортно-экспедиторские услуги» по подходу «организация шоу» на определенную величину сокращения, по гипотезе предусмотрено выполнение грузового графика на 80-85% и пассажирского графика на 90-95% ;

эффективность по второму направлению рассматривается как сравнение результатов, достигнутых в деятельности грузополучателей и грузоотправителей в обмен на экономические затраты на использование выбранной группы качества при организации транспортной деятельности, это направление рассматривается как экономическая эффективность стороны реализации разработки сохраняются;

эффективность в третьем направлении оценивается результатом решения социальных задач за счет эффективной организации транспортной деятельности.

Для реализации инновационной стратегии необходимо совершенствовать транспортную инфраструктуру, использовать в процессе организации перевозок современных логистических провайдеров, обновлять техническую базу за счет совершенствования основных средств. Одним из основных условий механизма развития инновационной деятельности системы железнодорожного транспорта является формирование стратегической перспективы, обеспечивающей возможность получения более высокого дохода по сравнению с другими транспортными предприятиями.



1.1-рис. Механизм развития инновационной деятельности железнодорожного транспорта ¹

Предлагаемый механизм развития инновационной деятельности железнодорожного транспорта включает несколько направлений. Механизм развития инновационной деятельности является основой решения задачи разработки научно обоснованной долгосрочной стратегии развития системы железнодорожного транспорта в современных условиях. Механизм, обеспечивающий развитие инноваций, приводит к развитию рыночных

¹ Авторская разработка.

факторов, позволяющих повысить конкурентоспособность предприятий железнодорожного транспорта, эффективно использовать транспортную инфраструктуру и логистический потенциал страны, совершенствовать тарифную систему, повышать качество перевозок. сервис и предлагать новые услуги.

Следует отметить, что указанные три направления определения эффективности, достигаемой в результате совершенствования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте, опираются на свои показатели и критерии. Основной целью внедрения единых инновационных технологических процессов на железнодорожном транспорте является получение экономического эффекта, при этом учитываются следующие параметры:

- результат положительный как на железнодорожном транспорте (S_{tr}), так и на заказчике (C_{mij});
- эффект одинаков для предприятия железнодорожного транспорта и заказчика;
- результат положительный для предприятия железнодорожного транспорта, убыточный для клиента;
- результат отрицательный для предприятия железнодорожного транспорта, т.е. убыток, и положительный для заказчика;
- результат отрицательный как для предприятия железнодорожного транспорта, так и для заказчика.

По традиционной методике произведены расчеты по определению эффекта, достигнутого в результате внедрения отдельных инновационных технологических процессов для станций третьего квартала выпуска товаров. Следует подчеркнуть, что важна степень распределения результата или убытков между сторонами между железнодорожным транспортом и заказчиком. Данные уровни распределения указывают на необходимость использования метода определения экономической эффективности,

основанного на применении дифференцированных тарифов.

По результатам освидетельствования через 24 часа по плану на участок отправляется 10 вагонов с товаром, до внедрения единого инновационного технологического процесса подвижной состав стоял на станции в среднем 20 часов, 3 В технике работают грузчики и 5 человек. После внедрения единого инновационного технологического процесса погрузки грузов время остановки подвижного состава составляет 16 часов, на технике 2 носильщика и 2 человека. В результате железнодорожный транспорт экономит 4 часа по времени, т.е. 4 часа*10 вагонов=40 вагоночасов. Например, если за 1 вагоно-час экономится 10 000 сум, за 4 часа экономится 40 000 сум, если число рабочих дней в году считать по технологии примерно 200 дней, то общий результат составит 8 миллионов.

По соглашению сторон, с учетом единого инновационного технологического процесса, необходимо разделить сэкономленные средства с предприятием, производящим продукцию, за счет дифференцированного тарифа. Дифференцированный тариф определяется по следующей формуле:

$$T_{dif} = \frac{(S_{tr} - S_{mij}) * K_{ko'rsatmaydi} * K_{jbd}}{n * K_{o'k} * R_{soni}}$$

здесь:

S_{tr} – экономическая эффективность предприятия железнодорожного транспорта, сум;

S_{mij} – экономический эффект для клиента, сум;

$K_{ko'rsatmaydi}$ – коэффициент, определяющий размер влияния, не участвующего в формировании дифференцированного тарифа (0,5-1,0) →0,7;

K_{jbd} – коэффициент уровня производительности технологического процесса (0,5-1,0) →0,8;

n – количество загружаемых вагонов;

$K_{o'k}$ – коэффициент изменения расстояния вагонов между станцией отправления и станцией прибытия (0,1 на каждые последующие 1000 км) →1,05;

R_{soni} – i дней работы в году по технологии.

Дифференцированный тариф определяется следующим образом:

$$T_{dif} = \frac{8\,000\,000 * 0.7 * 0.8}{10 * 1.05 * 200} = \frac{4\,480\,000}{2\,100} = 2\,133,3 \text{ со'м.}$$

По результатам расчета предлагается снизить тариф на 2133,3 сума. На основании взаимоотношений участников по каждому из определяемых коэффициентов был сформирован следующий вывод согласно гипотезе:

Присоединение некоторых грузовых вагонов к пассажирским локомотивам в зависимости от их характеристик дает возможность повысить их эффективность за счет резкого сокращения остановок на поворотах. При этом присоединение рефрижераторных вагонов к пассажирским поездам позволяет сократить время доставки грузов примерно в 2 раза.

Литература:

1. Kushakova, M. N., & Salimov, I. (2023). Requirements to the specialist of the Digital Economy. *Conferencea*, 22-28.
2. Кушакова, М. Н. (2023). Этапы распространения высоких цифровых технологий в предприятиях. *Экономика и социум*, (5-1 (108)), 595-598.
3. Kushakova, M. N. (2023). New priorities for the development of the digital economy in Uzbekistan. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 402, p. 08039). EDP Sciences.
4. Kushakova, M. N. (2022). Management methods for rail transport service personnel. *Экономика и социум*, (10-1 (101)), 881-883.