

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТРАНСПОРТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ  
ФАН ДОКТОРИ ИЛМИЙ ДАРАЖАСИНИ БЕРУВЧИ  
DSc.15/31.12.2020.I.09.04 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ОБИДОВ САРВАРБЕК МУЗАФФАР ЎҒЛИ**

**АВТОМОБИЛЬ САНОАТИ КОРХОНАЛАРИДА  
ИННОВАЦИОН БОШҚАРИШ САМАРАДОРЛИГИНИ  
ОШИРИШ**

**08.00.13 – Менежмент**

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси  
АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2021 йил**

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)  
диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)  
по экономическим наукам**

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD)  
on economical sciences**

<b>Обидов Сарварбек Музаффар ўғли</b> Автомобиль саноати корхоналарида инновацион бошқариш самарадорлигини ошириш.....	3
<b>Обидов Сарварбек Музаффар ўғли</b> Повышение эффективности инновационного управления на предприятиях автомобильной промышленности.....	29
<b>Obidov Sarvarbek Muzaffar o'g'li</b> Improving the efficiency of innovative management in the automotive industry.....	55
<b>Эълон қилинган ишлар рўйхати</b> Список опубликованных работ List of published works.....	59

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТРАНСПОРТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ  
ФАН ДОКТОРИ ИЛМИЙ ДАРАЖАСИНИ БЕРУВЧИ  
DSc.15/31.12.2020.I.09.04 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ОБИДОВ САРВАРБЕК МУЗАФФАР ЎҒЛИ**

**АВТОМОБИЛЬ САНОАТИ КОРХОНАЛАРИДА  
ИННОВАЦИОН БОШҚАРИШ САМАРАДОРЛИГИНИ  
ОШИРИШ**

**08.00.13 – Менежмент  
(иқтисодиёт фанлари)**

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси  
АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2021 йил**

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В.2018.3.PhD/Iqt777 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати икки тилда (ўзбек, рус) Илмий кенгаш веб-саҳифаси ([www.tashiit.uz](http://www.tashiit.uz)) ва «ZiyoNet» таълим ахборот тармоғида ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)) жойлаштирилган.

**Илмий раҳбар:**

**Шарифходжаев Усман Улфатович**  
иқтисодиёт фанлари доктори

**Расмий оппонентлар:**

**Саидов Мухаммад Али Хакимович**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич**  
иқтисодиёт фанлари доктори, доцент

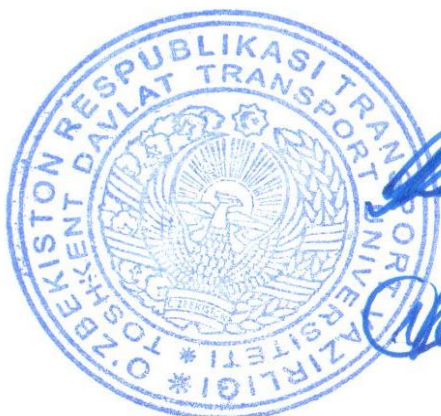
**Етакчи ташкилот:**

**Ўзбекистон Миллий университети**

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат транспорт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.15/31.12.2020.I.09.04 рақамли Илмий кенгашнинг 2021 йил «19» Июль соат 10:00 даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100167, Тошкент шаҳри, Темирийўлчилар кўчаси, 1. Тел.: (0371) 299-00-01, факс: (0371) 293-57-54, e-mail: rektorat@tstu.uz.

Диссертация билан Тошкент давлат транспорт университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (026 рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100167, Тошкент шаҳри, Темирийўлчилар кўчаси, 1. Тел.: (0371) 299-00-01, факс: (0371) 293-57-54, e-mail: rektorat@tstu.uz.

Диссертация автореферати 2021 йил «05» Июль кuni тарқатилди.  
(2021 йил 05 Июль даги № 1 рақамли реестр баённомаси).



**О.К. Абдурахманов**

Фан доктори илмий даражасини берувчи  
илмий кенгаш раиси, и.ф.д.

**С.А. Юлдашева**

Фан доктори илмий даражасини берувчи  
илмий кенгаш котиби, и.ф.н., доцент

**Б.Х. Тураев**

Фан доктори илмий даражасини берувчи  
илмий кенгаш қошидаги илмий семинар  
раиси, и.ф.д.

## КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

**Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати.** Жаҳон иқтисодиётида рўй бераётган глобаллашув, кескин рақобатчилик ва COVID-19 пандемияси кечаётган ҳозирги шароитда дунё автомобиллари бозори 14 фоизгача пасайиб, бу кўрсаткич 2020 йилда дунёнинг автомобиль саноати марказлари бўлган Хитойда 4 фоизни, АҚШда 14,8, Германияда 19,1, Францияда 25,5 ва Италияда 32,3 фоизни ташкил қилди<sup>1</sup>. Бироқ 2021 йилнинг дастлабки чорагида дунё автомобиль бозорида 22 фоизгача ўсиш кузатилиб, 21 млн. автомобиль сотилди<sup>2</sup>.

Дарҳақиқат, автомобиль саноати улуши ривожланган давлатлар ЯИИМда 3 фоиздан ошмасада, АҚШ, Францияда 5 фоизни, Япония ва Германияда 10 фоизни Италия, Испания ва Буюк Британияда 3-3,5 фоизни ташкил қилади. Иқтисодиётда автомобиль саноати мультипликатив самараси сабабли ижтимоий-иқтисодий тараққиётда муҳим аҳамиятга эга. Шу сабабли автомобиль саноати корхоналарида барқарор бизнес жараёнларини таъминлаш учун инновацион бошқарув усуллари қўллаш муҳим аҳамият касб этади<sup>3</sup>.

Ўзбекистонда ҳам автомобиль саноати ЯИИМнинг 6,6 фоизини, соҳада 30 минг ва турдош тармоқларда 200 мингдан ортиқ ишчини таъминловчи жадал ривожланаётган иқтисодиётнинг етакчи тармоқларидан бири ҳисобланади. 2016-2021 йилларда Ўзбекистонда автомобиллар ишлаб чиқариш ҳажми 3 баробарга ўсиб, 280 мингга етказилди<sup>4</sup>. Дарҳақиқат, мамлакатимиз Президенти томонидан автомобиль саноатида 2023 йилда йиллик ишлаб чиқариш ҳажмини 350 минг донагача ва экспорт ҳажмини йилига 100 минг дона ёки 1 млрд. АҚШ долларигача етказиш вазифаси қўйилди<sup>5</sup>. Шунингдек, ўтган беш йилда автомобиллар харид қилишдаги навбатда туришлар, коррупцион ҳолатлар бартараф этилди ва соҳада рақобатни кучайтириш мақсадида GM-Uzbekistan, MAN, GM Power Train Uzbekistan, SamAuto компаниялари билан бирга Германиянинг Volkswagen бренди остида Жиззахда автомобиллар ишлаб чиқарила бошлади.

Ўзбекистон Республикасида автомобиль саноатини жаҳон талаблари асосида ташкил қилиш, ишлаб чиқаришнинг маҳаллийлаштириш даражасини ошириш, самарали саноат сиёсатини амалга ошириш борасида кенг қамровли ислохотлар амалга оширилмоқда. “2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантиришнинг бешта устувор йўналишлари бўйича Ҳаракатлар стратегиясида<sup>6</sup> миллий иқтисодиётда саноат улушини кўпайтириш, ишлаб чиқаришни модернизация қилиш, техник ва технологик жиҳатдан янгилашга қаратилган фаол инвестиция сиёсатини олиб бориш,

<sup>1</sup> [https://www.plastinfo.ru/information/news/46869\\_18.01.2021](https://www.plastinfo.ru/information/news/46869_18.01.2021)

<sup>2</sup> <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html>; <https://www.acea.be/>; [http://en.caam.org.cn/China Association of Automotive Manufactures](http://en.caam.org.cn/China%20Association%20of%20Automotive%20Manufactures) (CAAM); JADA;

<sup>3</sup> Қаранг: Ўша жойда

<sup>4</sup> [review.uz/oz/c9c](https://review.uz/oz/c9c)

<sup>5</sup> <https://uzanalytics.com/iqtisodi%D0%B5t/4975/>

<sup>6</sup> Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги фармони// [lex.uz](http://lex.uz)



ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштиришни рағбатлантириш сиёсатини давом эттириш устувор вазифалардан бири сифатида белгиланган. Бу борада миллий автосаноат соҳасида инновацион жараёнларни “муаммо, келажак талаблари, илмий тадқиқот, илмий-ишлаб чиқариш ва тижоратлаштириш” занжирида ташкил қилиш, ишлаб чиқаришнинг маҳаллийлаштириш даражасини ҳудудлар имконияти билан боғлаган ҳолда асослаш ва инновацион салоҳиятни ошириш йўналишларида илмий изланишларни кенгайтириш мақсадга мувофиқ.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги 4947-сон “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги, 2015 йил 4 мартдаги 4707-сон “2015-2019 йилларда ишлаб чиқаришни таркибий ўзгартириш, модернизациялаш ва диверсификациялашни таъминлаш чора-тадбирлари дастури тўғрисида”ги фармонлари, 2017 йил 1 июндаги ПҚ-3028-сон “Автомобиль саноатини жадал ривожлантириш ва бошқарувини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори ҳамда ҳамда мазкур соҳага тегишли бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда диссертация муайян даражада хизмат қилади.

**Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги.** Мазкур тадқиқот республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. “Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодий шакллантириш” устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

**Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.** Автомобилсозлик саноати корхоналарида инновацион жараёнларни ривожлантиришнинг ташкилий-ҳуқуқий ва назарий масалалари биринчи Президентимиз Ислон Каримов ва Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг фундаментал асарларида асослаб берилган.

Иқтисодий тизимларда инновацион жараёнларни бошқаришнинг назарий асослари хорижлик олимлардан П.Друкер, М.Портер, Э.Харгадон, Й.Шумпетер, Ж.Генри, Д.Уолкер, Ф.Вестлей, Х.Минзберг, Л.Бирман, Т.Кочурова, В.Васин, Л.Миндели, Г.Власкин, Е.Ленчук, В.Зино, Т.Лебедева, С.Цыганов ва бошқаларнинг асарлари кенг ёритилган<sup>7</sup>.

Автомобиль саноатида инновацион жараёнларни бошқаришнинг кўпгина назарий ва услубий жиҳатлари И.Глуценко, П.Завлин, С.Ильенкова, А.Медведев, Е.Погребняк, А.Белоусов, Б.Кузнецов, Б.Твисс, А.Тебекин, Р.Фатхутдинов<sup>8</sup> каби чет эллик олимларнинг илмий ишларида тадқиқ этилади.

<sup>7</sup> Друкер Питер Ф. Бизнес и инновации. – М.: Вильямс, 2007.; Харгадон Эндрю. Управление инновациями. Опыт ведущих компаний. How Breakthroughs Happen. The Surprising Truth About How Companies Innovate. – М.: Вильямс, 2007, 304 с; Шумпетер И. Теория экономического развития / И. Шумпетер. – М.: Директ-Медиа, 2007. 400 с.; Henry, J. and Walker, D. Managing Innovation, London: Sage Publications, 1991, 367p.; Westley, F., Mintzberg, H. Visionary leadership and strategic management, Strategic Management Journal, 1995, P. 32.; Бирман Л.А., Кочурова Т.Б Стратегия управления инновационными процессами. – М.: ДЕЛО, 2010 г., -144 с.; Васин В. А., Миндели Л.Э. Государственные структуры в формировании, эволюции и взаимодействии национальных инновационных систем. – М.: ИПРАН РАН, 2009 г., -446 с.; Власкин Г. А., Ленчук Е. Б. Промышленная политика в условиях перехода к инновационной экономике. – М.: Наука, 2006 г., - 246 с.; Зинов В.Г, Лебедева Т.Я., Цыганов С.А. Инновационное развитие компании: управление интеллектуальными ресурсами. Учебное пособие. – М.: ДЕЛО, 2009 г., - 248 с.

<sup>8</sup> Глуценко И.И. Формирование инновационной политики и стратегии предприятия. – М.: АПК И ППРО, 2009 г., 124-127. Глуценко И.И. Система стратегического управления инновационной деятельностью. – М.: ТОО НПЦ «Крылья», 2006 г., -356 с. Завлин П.Н. Инновационный менеджмент. Справочное пособие. – СПб.: Наука, 1997 г., с. 51-67.; Ильенкова С.Д.

Ўзбекистонда автомобилсозлик саноати корхоналарини инновацион ривожлантириш, тармоқда инновацион жараёнларни ташкил этиш ва бошқаришнинг назарий-услубий жиҳатлари О.К.Абдурахманов, Б.Х.Тураев, А.А.Гуламов, Н.Йўлдошев, Ш.Зайнутдинов, Р.Нуримбетов, Ш.Мирсаидова, Й.Голдман И.Умаров, С.Саидкаримова, Ш.Облокулова, Ш.Мустафақулов, Т.У.Қодиров, О.М.Умаров, Н.Э.Алимходжаева, А.Ж.Қаҳҳоров, А.А.Абдумавлонов, Б.Б.Холов ва бошқаларнинг асарларида тадқиқ этилган<sup>9</sup>.

Аммо юқоридаги олимларнинг ишлари автомобилсозлик саноатини ривожлантиришнинг умумий назарий-услубий асосларини ёритишда муҳим илмий манба сифатида хизмат қилсада, мамлакатда автомобиль саноатининг ривожланиш тенденциялари, соҳада инновацион жараёнларнинг устувор йўналишларини аниқлаш, автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнлари бошқарувининг турли жиҳатларини чуқур тадқиқ этиш, инновацион жараёнларни янада такомиллаштириш бўйича илмий асосланган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш масалалари кам ўрганилган. Бу эса тадқиқот йўналишини белгилашда асос сифатида хизмат қилди.

**Диссертация мавзусининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги** Диссертация Ўзбекистон Республикасини ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг энг муҳим устувор йўналишлари ва Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг илмий тадқиқот ишлари режаларига мувофиқ ПЗ-20170928153-сонли “Корхоналарни инновацион ривожлантириш шароитида вертикал интеграциядан самарали фойдаланиш йўллари” мавзусидаги илмий лойиҳа доирасида бажарилган.

---

Инновационный менеджмент. – М.: Банки и Биржи, ЮНИТИ-ДАНА, 2007.; Медведев В. Инновации как средство обеспечения конкурентоспособности организации. – М.: Магистр, 2009 г., 160 с.; Погребняк Е.В., Белоусов А.Р., Кузнецов Б.В. Автомобильная промышленность России: Состояние и перспективы. Монография. – М.: Альпина Паблишер, 2002 г., - 252 с.; Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями. – М.: Экономика, 1989 г., 272 с. Тебекин А.В. Инновационный менеджмент. – М.: Юрайт, 2012, 476 с.; Тебекин А.В., Касаев Б.С. Менеджмент организации. – М.: КноРус, 210. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент. – СПб.: Питер, 2005.

<sup>9</sup> Абдурахманов О.К., Тураев Б.Х., Гуламов А.А., Зайнутдинов Ш.Н. Инновацион салоҳиятни ошириш стратегияси. “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журнали. №1, сентябрь 2011; Йўлдошев Н.Қ., Мирсаидова Ш.А., Голдман Й.Д. Инновацион менежмент – Т.: ТДИУ. Дарслик 2011. 286-б.; Нуримбетов Р.И. <http://www.biznes-daily.uz/ru/gazeta-birja/47582--innovatsion-salohiyat--zamonaviy-iqtisodiyotni-rivojlantirish-poydvor/>; Умаров И., Саидкаримова С., Облокулова Ш. Саноат корхоналарининг инновацион салоҳияти кўрсаткичлари таҳлили. // “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журнали. № 4, июль-август, 2015 йил.; Мустафақулов Ш. Худудларнинг ижтимоий-иқтисодий ва инновацион салоҳиятига баҳо беришнинг мавжуд услублари таҳлили. //Молия ва банк иши электрон илмий журнали, 3-сон апрель, 2016 5-16 б. Қодиров Т.У. Автомобиль транспорти рақобатдошлиги: ташкилий-иқтисодий механизмлар. Монография. – Т.: Фан ва технология, 2014. - 175 б.; Қодиров Т. Транспорт тизимининг ривожланиш ҳолати таҳлили ва унинг иқтисодий ўсишдаги ўрнини баҳолаш. “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журнали. № 1, январь – февраль, 2014 йил.; Умаров О.М. Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатини ривожланиш динамикаси. // Иқтисодиёт ва таълим, 2017 йил № 2 сон, 156161-б. ; Холов. Б.Б. Ўзбекистонда ички туризмни такомиллаштиришда транспорт хизматларининг аҳамияти. “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журнали. № 2, март-апрель, 2015 йил.; Абдумавлонов А.А. Ўзбекистон автомобилсозлик корхоналаридаги лойиҳалар бўйича устувор йўналишларни аниқлашда иерархик таҳлил усулидан фойдаланиш динамикаси. // Иқтисодиёт ва таълим, 2017 йил № 2 сон, 162-165-б.; Алимходжаева Н.Э., Қаҳҳоров А.Ж. Автомобиль транспорти тизимида инновацион маркетинг потенциалини тадқиқ қилиш ва баҳолаш. // Иқтисодиёт ва таълим, 2017 йил № 2 сон. 89-94-б.;

**Тадқиқотнинг мақсади** автомобиль саноати корхоналарида инновацион бошқариш самарадорлигини ошириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

**Тадқиқотнинг вазифалари:**

инновацион иқтисодийга ўтиш шароитида саноат корхоналарида инновацион жараёнларни бошқариш (ИЖБ)нинг ижтимоий-иқтисодий аҳамиятини асослаш;

Ўзбекистон Республикаси саноат корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришга таъсир этувчи омилларни аниқлаш ва таснифлаш;

автомобиль саноати корхоналарида ИЖБнинг илғор хорижий тажрибаларини Ўзбекистонда қўллаш бўйича илмий тавсия ҳамда таклифлар тайёрлаш;

миллий автомобилсозлик корхоналарида ИЖБни таҳлил қилиш ҳамда самарадорлиги мезонларини ишлаб чиқиш;

Ўзбекистонда автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни давлат томонидан қўллаб-қувватлаш, тартибга солиш механизмини баҳолаш;

автомобиль саноати корхоналарида ИЖБни ривожлантиришнинг миллий стратегиясини яратишга ёндашув ва истиқболларини прогнозлаш модели ҳамда алгоритминини ишлаб чиқиш;

автомобилсозлик корхоналарида ИЖБ самарадорлигини ошириш механизмини такомиллаштириш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида Ўзбекистон Республикаси автомобиль саноати корхоналари олинган.

**Тадқиқотнинг предмети** автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришни такомиллаштириш билан боғлиқ ижтимоий-иқтисодий муносабатлар ташкил қилади.

**Тадқиқотнинг усуллари.** Тадқиқот жараёнида таҳлил ва синтез, қиёсий таҳлил, гуруҳлаш, экстраполяция, эксперт баҳолаш, статистик ва эконометрик моделлаштириш усуллари қўлланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** қуйидагилардан иборат:

ишлаб чиқаришни ташкил этиш ва меҳнатни ташкил этиш йўналишларини балл тизими асосида ҳар бир кўрсаткичнинг ҳақиқий ва норматив қийматлари ўртасидаги нисбатни тавсифловчи коэффициентларга (1-гуруҳ учун:  $y_{ичмэ} = 0,7$ , 2-гуруҳ учун:  $y_{мтэ} = 0,3$  балл) асосланган ҳолда миллий автомобилсозлик саноати корхоналарида инновацион бошқариш самарадорлигининг меҳнат, ишлаб чиқариш ва бошқаришни ташкил этиш(МИЧБТЭ)ни комплекс баҳолаш мезони ишлаб чиқилган;

тармоқдаги илмий тадқиқот ва моддий ишлаб чиқариш ўртасидаги тўғридан-тўғри боғлиқлик ҳамда улар орасидаги тесқари алоқаларни эътиборга олган ҳолда соҳа ривожланишининг истиқболли прогноз қилиш имкониятини берувчи миллий автомобилсозлик саноатининг инновацион салоҳиятини асослаш модели таклиф қилинган;



илғор хорижий тажриба (CRM, PR & SMM, E-Commerce) асосида миллий автосаноатнинг мижозлар билан ўзаро муносабатлари, ижтимоий медиа ва тармоқ маркетингининг хусусиятларини эътиборга олган ҳолда соҳани янада либераллаштириш, халқаро бозорлар сегментига мустаҳкам кириб бориш ҳамда тизимдаги ажратма ва солиқларнинг ҳар бир турини қайта кўриб чиқиш асосланган;

инновацион жараёнларни самарали бошқариш, глобал автомобилсозлик саноатига илмий-технологик жиҳатдан интеграциялашувини чуқурлаштириш, миллий ишлаб чиқарувчилар ва автомобиль ускуналари истеъмолчиларини давлат томонидан қўллаб-қувватлашда автомобиль паркини маҳаллий маҳсулотлар билан янгилашга қатъий йўналтирилган саноат сиёсатини олиб боришнинг мақсадга мувофиқлиги асосланган.

**Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:**

ривожланган хорижий давлатлар автомобилсозлик корхоналарида самарали қўлланилаётган CRM, PR & SMM ва E-Commerce инновацион бошқариш усуллари таҳлил қилинган ҳолда “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги корхоналарга татбиқ этиш бўйича илмий-амалий тавсия ва таклифлар ишлаб чиқилган;

автомобиль саноати корхоналарида инновацион бошқариш самарадорлигини оширишда давлат томонидан қўллаб-қувватлаш ва тартибга солиш ҳамда инвестиция механизмларидан фойдаланиш йўллари асосланган;

автомобилсозликда инновацион бошқаришни ривожлантириш стратегияси ишлаб чиқилиб, миллий автомобиль саноати тармоғининг ривожланиш истиқболини прогнозлаш модели ва алгоритми таклиф этилган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлиги** қўлланилган ёндашув, усул ва назарий маълумотларнинг расмий манбалардан олинганлиги, келтирилган таҳлиллар ва тажриба-синов ишлари самарадорлигининг математик-статистика усуллари воситасида асосланганлиги, хулоса, таклиф ва тавсияларнинг амалиётга жорий этилганлиги, олинган натижаларнинг ваколатли ташкилотлар томонидан тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

**Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти.** Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти ишлаб чиқилган илмий-амалий таклиф ва тавсиялардан республикамиз минтақаларида автомобиль саноати корхоналарида ИЖБни такомиллаштиришга бағишланган илмий тадқиқотларни амалга ошириш, соҳани ривожлантиришга мўлжалланган давлат ва минтақавий дастурларни ишлаб чиқишда фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти автомобиль саноатида ИЖБни такомиллаштиришнинг таклиф этилган ташкилий-иқтисодий механизмларидан Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлиги, “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги субъектлар фаолиятида фойдаланиш мумкинлиги, Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясида белгиланган вазифаларни бажариш бўйича чоратadbирларни ишлаб чиқишга муайян даражада хизмат қилиши билан белгиланади.

**Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши.** Автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришни такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

ишлаб чиқаришни ва меҳнатни ташкил этиш йўналишларини балл тизими асосида МИЧБТЭни комплекс баҳолаш мезони GM-Uzbekistan қўшма корхонаси фаолиятига жорий этилган (“Ўзавтосаноат” АЖнинг 2020 йил 25 ноябрдаги 17/04-25-1702-сонли маълумотномаси). Таклифни амалиётда қўллаш натижасида автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларнинг такомиллашувига эришилган;

тармоқдаги илмий тадқиқот ва моддий ишлаб чиқариш ўртасидаги тўғридан-тўғри боғлиқлик ҳамда улар орасидаги тескари алоқаларни эътиборга олган ҳолда соҳа ривожланишининг истиқболли прогноз қилиш имкониятини берувчи миллий автомобилсозлик саноатининг инновацион салоҳиятини асослаш модели “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги субъектлар фаолиятига жорий этилган (“Ўзавтосаноат” АЖнинг 2020 йил 25 ноябрдаги 17/04-25-1702-сонли маълумотномаси). Ушбу таклифларни амалиётда қўллаш натижасида соҳа корхоналаридаги ИЖБ самарадорлигини янада ошириш имкони эришилди;

илғор хорижий тажриба (CRM, PR & SMM, E-Commerce) асосида миллий автосаноатнинг хусусиятларини эътиборга олган ҳолда ишлаб чиқилган таклифлар “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги корхона ва ташкилотлар фаолиятига жорий этилган (“Ўзавтосаноат” АЖнинг 2020 йил 25 ноябрдаги 17/04-25-1702-сонли маълумотномаси). Бу таклифни амалиётда қўллаш натижасида автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларнинг такомиллашувига эришилган ҳамда рентабеллик, маҳсулот ишлаб чиқариш ҳажми, экспорт ҳажмини ошириш ва маҳсулот баҳоси пасайишига қўшимча имкониятлар яратган;

соҳани давлат томонидан қўллаб-қувватлашда автомобиль паркини маҳаллий маҳсулотлар билан янгилашга қатъий йўналтирилган саноат сиёсатини олиб боришнинг мақсадга мувофиқлиги бўйича таклифлар “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги корхона ва ташкилотлар фаолиятга жорий этилган (“Ўзавтосаноат” АЖнинг 2020 йил 25 ноябрдаги 17/04-25-1702-сонли маълумотномаси). Мазкур таклиф ва тавсияларнинг амалиётда қўллаш туфайли автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни давлат томонидан тартибга солиш механизмлари такомиллашувига эришилган.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Тадқиқот натижалари 3 та республика ва 2 та халқаро илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши.** Диссертация ишининг асосий мазмуни ва натижалари бўйича жами 9 та илмий иш, шу жумладан 2 таси хорижий ва 3 таси ОАК эътироф этган маҳаллий журналларда, 4 та мақола бошқа илмий журнал ва тезислар тўпламларида чоп этилган.

**Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми.** Диссертация таркиби кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат бўлиб, умумий ҳажми 148 бетни ташкил қилади.

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

**Кириш** қисмида ўтказилган тадқиқотларнинг долзарблиги асосланган, мақсади ва вазифалари, объекти ва предмети тавсифланган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги келтирилган, тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти ёритиб берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий қилиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг **“Автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришнинг назарий-услубий асослари”** деб номланган биринчи бобида инновацион иқтисодиётга ўтиш шароитида корхоналарда ИЖБнинг мазмун ва моҳияти, автомобилсозлик корхоналарини барқарор ривожлантиришда ИЖБга ёндашувлар хусусиятлари, илғор хорижий тажрибалар таҳлил қилиб ўтилган.

Инновация тушунчасининг замонавий талқини юқори самарадорликка эга янгилик, шунингдек, инсон интеллектуал фаолияти, унинг ижодий жараёни, янгиликлари ва кашфиётларининг аввалги объектлардан фарқли равишдаги якуний натижаси ҳисобланади.

Тадқиқотда таъкидланишича, корхона фаолиятини инновацион бошқариш ўз ичига стратегик ва тактик мақсадларни қўйиш, стратегиялар тизимини ишлаб чиқиш, ноаниқлик ва рискларни эътиборга олган ҳолда унинг истиқболини прогнозлаш, инновацион ва инвестицион портфелларни шакллантириш, стратегик ва оператив режалаштириш, илмий ишланмаларни яратиш, жорий этиш ва ишлаб чиқариш, оператив бошқарув ва назорат қилиш, ташкилий тузилмаларни такомиллаштириш, ходимларни бошқариш, инновацион лойиҳани танлаш ва самарадорлигини баҳолаш, бошқарув қарорларини қабул қилиш жараёнлари, бозор конъюнктураси, рақобат ва рақобатчилар хулқ-атворлари, бозор бўшлиқларини излаш, инновацион маркетинг стратегия ва тактикасини ишлаб чиқиш, сотиш каналлари шаклланишини бошқариш, янгилик, кашфиётларни бозорга олиб кириш, корхона инновацион стратегиясини шакллантириш, рискларни йўқотиш, диверсификациялаш сингари мураккаб жараёнларни қамраб олади.

Жумладан, автомобилсозлик корхоналарида юқоридаги ҳар бир босқичда инновацион ёндашувларни қўллаган ҳолда маркетингни амалга ошириш, соҳада инновацион жараёнлар такомиллашувига олиб келади. Жаҳон амалиётига кўра, автомобилсозлик корхоналарида сотиш суръатларининг пасайиши, омборларда тайёр маҳсулотлар тўпланиб қолиши ва рақобатчилик кескинлашувига олиб келади.

Автомобилларни янгилашда менежерлар янги харидорларни жалб этиш ва истеъмолни интенсифлаштириш учун автомобилларнинг хусусиятлари, сифати, ташқи кўринишини такомиллаштирадилар, автомобиллар сифати ва умр давомийлиги, ишонччилик, тезлик ва дид каби функционал хусусиятларини яхшилаш стратегиясини қўллайдилар.

Таҳлилларга кўра, дунё автомобилсозлигида кичик ишлаб чиқарувчиларга айрим бутловчи қисмлар ва вазифаларни узатиш тенденцияси кузатилмоқда: илмий тадқиқот ва тажриба конструкторлик ишланма (ИТТКИ) қисмлари, дизайн, унификация, тизим ва модулларни йиғиш. Бундай ўзгаришлар автомобиль ишлаб чиқарувчиларга унумдорликни ошириш, таннархни пасайтириш ва автомобиллар сифатини ошириш имконини беради.

Дунё автомобилсозлиги кўрсаткичлари таҳлили кейинги йилларда жаҳон молия тизимида юзага келган ҳолатлар ва салбий тенденциялар туфайли дунё автомобиль бозори тўйиниш чегарасидадир. ЈАТО халқаро ташкилоти томонидан дунёнинг 57 та мамлакати автомобиль бозорларидаги ўтказилган таҳлилларга кўра, 2019 йилда 44,03 млн. та автомобил сотилган бўлиб, 2018 йилда бу кўрсаткич 42,49 млн.тани ташқил қилган ва ўтган йилга нисбатан ўсиш 3,6 фоизни ташкил этган.

### 1-жадвал

#### 2020 йилда дунё автомобиль бозорида энг кўп автомобиль сотилган мамлакатлар<sup>10</sup>

№	Мамлакат номи	Сотилган автомобиллар сони	2019 йилга нисбатан ўсиш, +/- %да
1.	Хитой	19 790 000	- 2,0
2.	АҚШ	14 451 000	- 15,0
3.	Япония	3 810 000	-11,0
4.	Германия	2 918 000	-19,0
5.	Ҳиндистон	2 455 000	-18,0
6.	Бразилия	1 955 000	-27,0
7.	Жанубий Корея	1 855 000	+5,0
8.	Франция	1 650 000	-24,0
9.	Буюк Британия	1 631 000	-28,0
10.	Россия	1 599 000	-9,0
11.	Канада	1 586 000	-20,0
12.	Италия	1 381 000	-27,0

Шунингдек, юқоридаги 1-жадвалда 2020 йилда дунё автомобиль бозоридаги энг салоҳиятли 12 та мамлакатларнинг статистик маълумотлари келтирилган. 2020 йилда автомобилларнинг энг кўп сотилиш ҳажми, мутлоқ ўсиш бўйича юқори улуш Хитойга (19,79 млн.), АҚШ (14,51 млн), Япония (3,8 млн.)га тўғри келган бўлса, 2019 йилга нисбатан Россия, Жанубий Кореядан ташқари (+5,0%), барча давлатларда 2-28 фоиз ўртасида пасайиш бўлган.

Таҳлилларга кўра, ривожланган мамлакатлар ЯИМда автосаноатнинг улуши атиги 3 фоизни ташкил қилса-да, саноати ривожланган давлатлар иқтисодиётида мазкур тармоқнинг аҳамияти сезиларлича юқори саналади. Айниқса саноат ва транспорт ривожланишида аҳамияти катта бўлиб, АҚШ ялпи саноат маҳсулотида автомобилсозлик улуши 14-15, юк айланишида эса 40 фоиздан юқоридир. Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатининг мамлакат

<sup>10</sup> <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html> асосида муаллиф ҳисоб-китоблари

ЯИМдаги улуши 6,6 фоиз ва ялпи саноат маҳсулоти ҳажмида эса 11,7 фоизни ташкил қилади.

2019 йилда саноат маҳсулотлари ишлаб чиқариш ҳажми 26,8 трлн.сўмни, тармоқ маҳсулотлари экспорти 59 млн.АҚШ долларини, енгил автомобиллар экспорти эса 24 млн.АҚШ долларини, автобус ва юк машиналари экспорти 21 млн.АҚШ долларини ташкил қилди. 2019 йилда республикамизга умумий ҳажми 35,4 млн.АҚШ долларига тенг 2,8 минг енгил автомобиль импорт қилинди.

Ўзбекистон автомобилсозлик саноати автомобиль моделлари маънавий эскирган бўлиб, ҳаётининг даври ўртача 10-11 йил ва автомобиллашув даражаси 1000 кишига 75 бирликдан тўғри келади. Автомобиллашув ёки аҳолининг автомобиллар билан таъминланганлик даражаси пастлиги маҳсулот сотиш тизимида жиддий муаммолар, хусусан, имтиёзли автокредитлаш тизими такомиллашмаганидан далолат беради.

Битта моделнинг ишлаб чиқариш меъёри йилига 100 минг автомобиль бўлгани ҳолда, кичик ишлаб чиқариш ҳажмлари 35 мингдан ҳам камни ташкил қилмоқда, бу эса битта автомобиль ишлаб чиқарувчининг зарарсизлик нуқтаси даражасигача эришиш имконини бермайди. Шунингдек, маҳаллийлаштирилган маҳсулотлар таннархини қимматлаштиради ва маҳаллийлаштириш лойиҳалари самарасизлигига олиб келади.

2020 йил 1 январь ҳолатига автомобиль маҳсулотининг потенциал импорти ҳажми 5 фоиздан ошмайди ва истиқболда МДХ мамлакатлари брендларининг Ўзбекистонга фаол кириб келиши, мавжуд автомобиль моделлари янгиланмаслиги, нотариф импорт тўсиқлари, имтиёзли автокредитлашдек давлат томонидан қўллаб-қувватлашдан босқичма-босқич воз кечилиши натижасида 25-30 фоизгача ошиши мумкин.

Шунингдек, автомобилсозликнинг ривожланиши малакали муҳандис кадрлар етишмаслиги, истиқболли инновацион технологияларни яратиш ва жорий этиш бўйича зарур илмий салоҳият мавжуд эмаслиги билан ҳам чекланган. Бундан ташқари, тадқиқот ва ишланмаларни рағбатлантириш бўйича давлат дастурлари оқсаётганлиги, замонавий тадқиқот ускуналари билан жиҳозланган лабораторияларнинг етарли эмаслиги сабабли хусусий инжинирингнинг ривожланиш даражаси ҳам пастлигича қолмоқда. Тармоқ бозоридаги ягона йирик иштирокчи – “Ўзвотсаноат” АЖнинг мулкдори давлат саналади, бу эса тармоқнинг инвестицион жозибадорлигини пасайтиради.

Тадқиқотларга кўра, республикамизда сўнгги йилларда мазкур соҳада мавжуд салбий ҳолатларни бартараф этишга қаратилган бир қатор чоратadbирлар ишлаб чиқилиб, амалга оширилиши натижасида автомобилсозликда ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш ва турдош саноат тармоқлари билан кооперацияни ривожлантириш мақсадида 2025 йилда республикамизда йилига 35 млн. АҚШ доллари миқдоридаги валютани тежаш имконини берувчи “Тошкент металлургия заводи” АЖ негизида пўлат прокатини, Ангрен резинотехника заводида автомобиль шиналарини, “Ўзиккимламчиранглиметалл” негизида иккиламчи алюминийдан алюминий деталларни, “Ўзкимёсаноат” АЖда эпоксид, меламина ва алкид смолаларини, “Навоийазот” АЖда эса



поливинилхлоридни ишлаб чиқариш лойиҳаларини ўзлаштириш режалаштирилган.

Айниқса, миллий автомобилсозлик саноати маҳсулотларини халқаро меъёрларга яқинлаштириш, автомобилларни Евро-5 ва БМТнинг ЕЭК экология меъёрий талабларига мослаган ҳолда ишлаб чиқаришга қаратилмоқда. Бу чоратадбирлар натижасида автомобиллар билан таъминланганлик даражаси ҳар 1000 кишига нисбатан 116 тагача ошади, ҳамда дастлабки 5 йил мобайнида “А” ва “В” синфдаги бюджет синфидаги автомобиллар баҳоси 10 минг АҚШ долларгача бўлади. Аҳоли, айниқса ўрта синфдаги аҳоли қатлами сони ошиши натижасида “В/С” ва “SUV” синфдаги автомобиллар баҳоси 15 минг АҚШ долларгача кўтарилади.

Демак, автомобиль саноатида ИЖБнинг асосий хусусияти барча жараёнларда маркетинг мажмуаси мавжуд эмаслиги бўлиб, нафақат автосаноат, балки умуман иқтисодиёт учун ривожланиш сценарийларини аниқ ва махсус ҳисоб-китобларсиз қилиш қийин ва бунда албатта нафақат ўзбек автосаноатининг узоқ муддатли тараққиёт стратегияларини ишлаб чиқиш, балки умуман иқтисодиёт ривожланишини прогноزلаш, давлатнинг мазкур соҳани ривожлантириш бўйича аниқ позицияларини шакллантириш лозим.

Диссертациянинг **“Миллий иқтисодиётда автомобиль саноати корхоналарида ИЖБнинг замонавий ҳолати таҳлили”** деб номланувчи иккинчи бобида миллий автомобиль саноати корхоналарида ИЖБ ва ташкил этиш таҳлили, автомобиль саноати корхоналарида ИЖБ самарадорлиги мезонлари ҳамда давлат томонидан қўллаб-қувватлаш ва тартибга солиш механизмини баҳолаш масалалари асосланган.

Тадқиқотда таъкидланишича, кескин рақобатчилик шароитида Ўзбекистонда иқтисодий ривожланган давлатларга нисбатан етарлича самарали инновацион фаолиятни ташкил қилиш масалалари қийин кечмоқда. Миллий корхоналарда инновацияларни ўзлаштириш тажрибаси етарли эмаслиги, асосан кўп йиллар давомида Ўзбекистон корхоналарининг режали иқтисодиёт ва кейинчалик ўтиш даври шароитида ишлаганлиги билан ифодаланади.

Республика корхоналарининг инновацион ривожланиши, инновацион иқтисодиётни шакллантиришга мослашишининг асосий муаммолари, хусусият ва тенденциялари таҳлили корхоналар рақобатбардошлигини ошириб, уларнинг фаолият самарадорлигини, инновацион ривожланишини бошқаришни такомиллаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш имконини беради.

Маҳаллий автомобилсозлик саноатини ривожлантириш концепцияси – давлат томонидан автомобилсозлик комплексини замонавий автомобиль технологиялари билан таъминлаш муаммоларини ҳал қилишга уриниш бўлиб, бу эса ўз навбатида, иқтисодиётнинг ривожланишига сезиларли таъсир кўрсатиши, шунингдек, аҳолининг ҳаёт даражаси сифатига ҳам таъсир қилиши мумкин. Бу муаммони ҳал этишнинг устуворлиги автотранспорт паркиннинг жорий ҳолати бўлиб, унга кўра экологик ва йўл ҳаракати хавфсизлиги мезонларига мувофиқ, юк ташишдаги 77 фоиз, йўловчиларни ташишдаги 53 фоиз транспорт воситалари фойдаланишга яроқсиз ҳолатдалиги.

Шунингдек, автосаноат соҳасида беқарор ва тез ўзгарувчан бозор иқтисодиёти имкониятларидан самарали фойдаланиш, глобал автомобилсозлик саноатига интеграциялашув, миллий ишлаб чиқарувчилар ва автомобиль ускуналари истеъмолчиларини давлат томонидан қўллаб-қувватлаш ва ҳимоя қилишга асосланган автомобиль паркини маҳаллий маҳсулотлар билан янгилашга қатъий йўналтирилган саноат сиёсатини олиб бориш мақсадга мувофиқ.



**1-расм. Автомобилсозликда янги лойиҳаларни режалаштириш ва бошқариш механизми<sup>11</sup>**

Автосаноат корхоналарини ривожлантириш муаммосини ҳал этишда рақобатдош маҳсулотлар ва автомобиллар ишлаб чиқариш билан боғлиқ жараённинг технологик даражасини оширувчи, илмий тадқиқот ва ишланмаларни кўриб чиқиш лозим. Илмий тадқиқотлар(ИТИ)нинг мақсади – янги хусусиятларга эга маҳсулот турини яратиш, яъни соҳада инновацияларни амалга ошириш.

1-расмда автомобиль саноати фирмасининг стратегияси, сиёсати, бозор талаблари ва ИТИларни бошқариш, шу жумладан, илмий тадқиқот ва лойиҳаларни режалаштириш, бошқариш ва амалга оширишнинг ўзаро боғлиқлиги акс этган. XX аср охирида миллий автомобилсозлик саноатига асос

<sup>11</sup> Муаллиф ишланмаси.

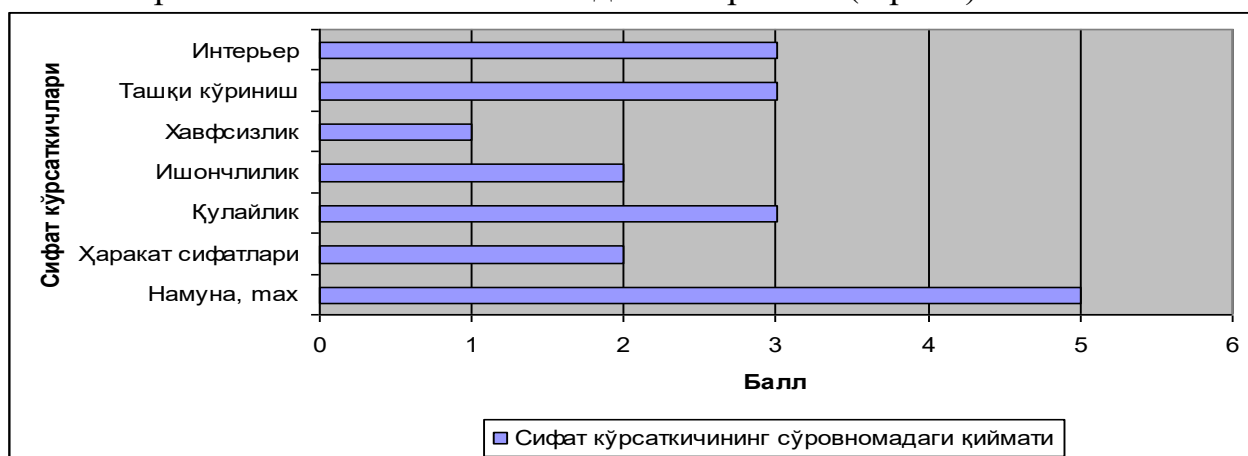
солиниши билан Ўзбекистонда Россияда ишлаб чиқарилган шу вақтдаги автомобиль ишлаб чиқарувчилари ўз маҳсулотларини сотиш муаммосига дуч кела бошладилар.

Муаллифнинг фикрича, бунинг асосий сабаби – республикада эндиликда ихчамлиги, қулайлиги, нисбатан арзонлиги билан ажралиб турувчи миллий автомобиллар ишлаб чиқаришнинг бошланиши билан боғлиқ бўлса, *иккинчи томондан*, миллий автосаноатни ташқи таъсирлар, яъни импорт тазйиқидан сақлаш учун протекционистик сиёсат дастаклари қўлланилиши, яъни хорижий автомобилларга нисбатан божхона божларининг ставкалари оширилиши билан боғлиқ.

Сўнгги йилларда Ўзбекистонда ҳам автомобиль саноати ривожланган мамлакатлардаги каби автомобиллар савдосини рағбатлантириш учун турли хил маркетинг дастурлари ишлаб чиқилмоқда, масалан, автомобилларни қисман ёки тўлиқ кредит асосида сотиш, бунда давлат фоиз ставкасининг маълум фоизи тўланиб, автомобилларни лизинг асосида тақдим этиш воситалари қўлланилади.

Бироқ кўп йиллардан бери хорижий давлатларда автосаноатни рағбатлантириш, сотувлар узлуксизлиги, экологик барқарорликни таъминлаш учун савдо ташкилотлари томонидан кенг тақдим қилинаётган хизматларнинг *Trade In* тизимини республикада кенг қўллаш мақсадга мувофиқ. Бу тизимга кўра, янги машинани сотиб олаётганда эски автомобилни алмаштириш таклиф этилади, аммо бу фақатгина ишлаб чиқарилган муддати 3-5 йилдан ошмаган автомобилларга тегишли бўлиб, фойдаланишга яроқсиз ҳолатга келиб қолган машиналар учун қўлланилмайди. Муаллиф эса буни Ўзбекистон шароитида фойдаланилаётганига 7-10 йилдан ортиқ бўлган автомобиллар учун қўллашни тавсия этади.

Қуйидаги расмда ушбу тадқиқот доирасида муаллиф томонидан миллий автомобиль харидорлари орасида ўтказилган социологик сўровнома натижалари беш баллик шкала асосида келтирилган (2-расм).



**2-расм. Автомобиль харидорлари томонидан миллий автомобиллар сифатининг баҳоланиши<sup>12</sup>**

Муаллиф 2-расмда кўрсатилган юқоридаги сўров натижаларини таҳлил қилиб, маҳаллий автомобилларнинг сифат кўрсаткичлари ўртача даражадан

<sup>12</sup> Социологик сўров натижалари асосида муаллиф ишланмаси.

паст деган хулосага келиш мумкин, чунки бу 6 та асосий кўрсаткич бўйича ўртача 2.3 баллни ташкил этмоқда. Таққослаш учун, япон автомобиль ишлаб чиқарувчиларининг худди шу сифат бўйича ўртача кўрсаткичлари 4 баллдан 5 баллгача бўлган ораликда жойлашади.

Сабаби саноати ривожланган мамлакатларда, хусусан, АҚШда умумий бандларнинг қарийб 16-17 фоизи, Эронда 11,39 фоизи<sup>13</sup>, автомобилсозлик ва турдош тармоқларда меҳнат қилса, Ўзбекистонда эса 2019 йил якунларига кўра, 200 минг киши ёки жами бандларнинг 1,5 фоизи автосаноатда банд<sup>14</sup>.

2-жадвалда 2000-2019 йилларда Ўзбекистонда автомобиллар ва деталлар ишлаб чиқариш динамикаси таҳлили келтирилган. Унга кўра, 2000 йилда республикамизда енгил автомобиллар ишлаб чиқариш ҳажми 30700 донани ташкил қилган бўлса, 2019 йилга келиб, 253421 донани ташкил қилган ёки 8,2 мартага ошган.

Шунингдек, автобуслар ишлаб чиқариш қарийб 3 мартагача ошиб, 2000 йилдаги 483 ўрнига 2019 йилда 1512 донани ташкил этган.

Бундан ташқари, юк автомобилларини ишлаб чиқариш 2000 йилда 102 донани ташкил қилган ва 2019 йилга келиб, 5052 донага етган ёки юк машиналари ишлаб чиқариш қарийб 50 мартагача ошган.

Таҳлилларга кўра, 2000 йилда ҳар 1000 аҳолига нисбатан автомобиллар билан таъминланганлик 49 тани ташкил қилган бўлса, 2018 йилга келиб, аҳоли сони деярли 4-5 млн. кишига ўсган бўлса-да, бу кўрсаткич 20 тага ошиб, 69 та автомобилни ташкил қилган<sup>15</sup>.

## 2-жадвал

### 2000-2019 йилларда Ўзбекистон Республикасида автомобиллар ва деталлар ишлаб чиқариш динамикаси<sup>16</sup>

Номи	Ўлчов бирлиги	2000 й.	2005 й.	2015 й.	2018 й.	2019 й.
Енгил автомобиллар	дона	30 700	101 010	185 350	220 667	253 421
Автобуслар	дона	483	199	754	949	1 512
Юк автомобиллар	дона	102	57	4 406	4 232	5 056
Автомобиллар учун аккумуляторлар	минг дона	-	173	631400	764800	732300

Алоҳида таъкидлаш жоизки, ҳар қандай инновацияларни жорий этиш ёки компания ва унинг исталган бир тузилмасида инновацион жараёнларни такомиллаштириб бориш муайян бир сарф-харажатларни талаб этади.

“Ўзавтосаноат” АЖ тизимида йилдан йилга инновацион жараёнлар кенгайиб, айнан уларга сарфланган харажатлар 2000 йилда 11 млн. 741 минг сўмни ташкил қилган бўлса, 2019 йилга келиб, қарийб 50 мартагача ошиб, 528 млн. 777 минг сўмни ташкил этган. Бу эса айнан автомобилсозлик

<sup>13</sup> Сабири Б. Характеристика, место и роль автомобильной промышленности в современной структуре машиностроения Ирана. Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2017. Т. 25. № 3. С. 405-416

<sup>14</sup> [http://web.stat.uz/open\\_data/uz/Labor%20market\\_uzb.pdf](http://web.stat.uz/open_data/uz/Labor%20market_uzb.pdf) ва

<sup>15</sup> Муаллиф ҳисоб-китоблари.

<sup>16</sup> Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф ҳисоб-китоблари.

тармоғида йилдан-йилга технологик, маркетинг, ташкилий инновацияларга харажатлар ортиб, илмий тадқиқот ва тажриба конструкторлик ишланма(ИТТКИ)лари бўйича ишлар жадал амалга оширилаётганидан далолат беради.

**ALixPartners** АҚШ консалтинг фирмаси томонидан эълон қилинган маърузага кўра, дунёда автомобиль инқирози жадаллашиб келаётган бўлиб, 2018 йилда сотувлар ҳажми қисқариши энг йирик 3 та Хитой, АҚШ ва Европада кузатилди. Хитойда сотувларнинг қисқариши 2018 йилда 2017 йилга нисбатан 6 фоизни, Германияда 10 фоизни ташкил қилди.

2019 йилнинг биринчи чорагидаёқ автомобилларнинг глобал сотуви ҳажми 5,5 фоизга, иккинчи чоракда Германияда 13 фоизга пасайди. Асосан “Даймлер”, “Фольксваген”, “Женерал моторс” ва “Форд” компанияларида сотувлар жуда кучли пасайган. 2020 йилда глобал COVID-2019 пандемияси сабабли 15 фоизгача пасайиш эҳтимоли мавжуд. Ҳолбуки, Хитойда 2018 йилда 27 млн. автомобиль сотилган бўлса, 2019 йилда 25 млн.таси сотилган ва бу тенденцияни 2023 йилгача давом этиши кутилмоқда<sup>17</sup>.

Муаллифнинг фикрича, дунё автомобиль бозоридаги салбий тенденцияларга йирик ишлаб чиқарувчи ва истеъмолчи давлатлар – Хитой, ЕИ, мамлакатларида иқтисодий ўсишдаги пасайиш суръатлари, АҚШ томонидан дунёнинг кўпгина давлатларига нисбатан киритилган турли санкциялар, жаҳонда 2019 йил охирида бошланган глобал COVID-2019 пандемияси асосий сабаб ҳисобланади, чунки дунё автомобиль ишлаб чиқариши улушининг 25 фоизи айнан Хитойга тўғри келади ҳамда пандемия барча мамлакатларда оммавий карантин ҳолатларини келтириб чиқарди.

Экологик талабларнинг кучайиши ва “яшил автомобиллар” га ўтилиши ҳисобига 2017-2019 йилларда дунёда 16 та автомобиль заводлари қисқариб, 120 мингдан ортиқ қишилар иш ўринларини йўқотдилар. 2021 йилда эса, электрокарларнинг 30 та янги моделлари ишлаб чиқарилиб, глобал бозорнинг қисқариши ҳисобига улар ўзларини қоплаши жуда қийин бўлади.

Айрим ҳисоб-китоб ва прогнозларга кўра, оммавий равишда таксилар хизматидан фойдаланиш, автомобиллардан жамоавий фойдаланишнинг *каршеринг* сингари шаклларида оммавий фойдаланишга ўтилса, яқка автотранспорт воситаларидан воз кечиш жараёни юз бериб, дунё автомобил-созлиги яқин истиқболда жиддий муаммоларга дуч келиши мумкин.

Муаллифнинг фикрича, бугунги кунда дунёда юз бераётган COVID-2019 пандемиясининг инқирози туфайли ҳам бу рақам яна кўпайиши ёки нафақат бошқа автомобилсозлик компанияларида, балки бошқа тармоқ компанияларида ҳам маҳсулотлар ишлаб чиқариш, сотув ҳажмлари камайиб кетиши мумкин.

Диссертацияда таъкидланишича, миллий автомобиль ишлаб чиқариш самарадорлиги пастлиги ИЖБни баҳолашнинг янги мезонларини ишлаб чиқиш зарурлигини кўрсатмоқда. Шу сабабли, ИЖБ самарадорлигининг бундай мезони маҳаллий автомобилсозлик корхоналарида ишлаб чиқаришни ташкил этишнинг оқилона шакл ва усулларига ўтишни тақозо этади. ИЖБ

---

<sup>17</sup> В.Абатуров. Автомобильные вызовы. “Экономическое обозрение” журналы 2019йил № 9, С.67-71.



самарадорлиги мезонини асослаш учун муаллиф автомобиль саноати корхоналарида МИЧБТЭни комплекс баҳолашни таклиф этади.

МИЧБТЭ мезони даражаси балл тизимида ҳисобланади. Кўрсаткичларнинг икки гуруҳи ажралиб туради: биринчиси, ишлаб чиқаришни ташкил этиш даражасини (*технологик жараёнларнинг ишончилиги, энергия манбаларидан фойдаланиш ва бошқалар*) тавсифлайди; иккинчиси, меҳнатни ташкил этиш даражасини тавсифловчи (*иш вақтидан фойдаланиш, ходимларнинг умумий ва техник малакалари ва бошқалар*).

Ҳар бир кўрсаткич бўйича унинг ҳақиқий (ҳисобот) ва норматив (базавий) қийматлари ўртасидаги нисбатни тавсифловчи коэффициент аниқланади.

Биринчи гуруҳ кўрсаткичлари учун  $y_{учмэ} = 0,7$  балл коэффициенти, иккинчи гуруҳ учун эса  $y_{мтэ} = 0,3$  белгиланади.

МИЧБТЭ даражасининг умумий коэффициенти (*маълум бир давр учун*) барча коэффициентлар йиғиндисини (*балл қийматини ҳисобга олган ҳолда*) уларнинг сонига бўлишнинг хусусий ҳоли сифатида ҳисобланади, яъни:

$$K_{\Sigma} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{i_{учмэ}} y_{учмэ}}{n} + \frac{\sum_{i=1}^m K_{i_{мтэ}} y_{мтэ}}{m} \quad (1)$$

бу ерда:  $K_{i_{учмэ}}$  - биринчи гуруҳ кўрсаткичлари учун коэффициентлар  $i = 1$  дан  $i = n$  гача;  $K_{i_{мтэ}}$  - иккинчи гуруҳ учун бир хил  $i = 1$  дан  $i = m$  гача.

Автосаноат корхоналари учун МИЧБТЭ миқдорини аниқлаш натижаларига кўра, қуйидаги коэффициентларга таъсир этувчи чоратадбирларни ишлаб чиқиш тавсия этилади:

а) *ишлаб чиқариш даражасини тавсифловчи* – меҳнат унумдорлиги омиллари, ишлаб чиқариш линияларининг ишончилиги, энергия ресурсларининг йўқотилиши, ишлаб чиқариш технологияларининг сифати, шикастланишлар, доимий харажатлар;

б) *меҳнатни ташкил этиш даражасини тавсифловчи* – иш вақти, меҳнат интизоми, меҳнат интенсивлиги, ишчиларнинг умумий ва технологик малакаси, муҳандис-техник ходимларнинг малакаси, ходимлар ва меҳнатнинг барқарорлиги, хавфсизлик чораларини ҳимоя воситалари билан таъминлаш, ташкилий-техник тадбирларни амалга ошириш, ташкилий инновациялар ва кичик механизациялаш, таъмирлашга тайёргарлик, таъмирловчи ходимларни меъёрланган ишлар билан таъминлаш ва улар меҳнатини механизациялаш, ишлаб чиқаришни режалаштириш, тежамкорлик ишлари.

МИЧБТЭ даражасидаги кўрсаткичлардан автомобилсозлик корхоналари ходимларини моддий рағбатлантириш тизимида фойдаланиш тавсия этилади.

Демак, ҳозирги кунда автомобилсозлик корхоналарини давлат томонидан қўллаб-қувватлаш зарурлиги ва уни экспертлар томонидан баҳоланиши тўғрисидаги масалани муҳокамага қўйиш мақсадга мувофиқ.

Бундан ташқари, мижозларнинг ишончсизлиги ҳам шу вақтгача “Ўзавтосаноат” АЖнинг марказий муаммоларидан бўлиб, сотувнинг шаффоф эмаслиги ва юқори баҳолар, узоқ муддатли етказиб бериш ва тесқари алоқа этишмаслиги ҳам асосан компания фаолиятига салбий таъсир кўрсатмоқда.

Шунингдек, ишлаб чиқариш қувватларидан фойдаланиш даражаси жуда паст бўлиб, атига 47 фоизни ташкил қилади холос. Ўзгарувчан бозор конъюнктураси ва инфляциянинг юқори суръатлари шароитида “Ўзавтосаноат” АЖда иш ҳақи даражасининг ҳамон пастлиги (*ўртача иш ҳақи 1,2 млн сўм*) ишчи ходимларнинг мотивацияси пастлигидан далолат беради.

Бу эса ўз навбатида, корхона даражасида малакали ишчиларнинг, “мия”ларнинг оқиб кетишига олиб келади. Алоҳида таъкидлаш керакки, айнан шу омилларнинг салбий таъсири ўлароқ, “Ўзавтосаноат” АЖда ишчилар меҳнат унумдорлиги жуда паст бўлиб, 1 дона автомобиль ишлаб чиқарилиш вақти 52 соатни ташкил қилади. “Ўзавтосаноат” АЖ фаолиятидаги яна бир “сув ости тошлари”дан бири импортга қарамлиликнинг юқори даражаси саналади. Жумладан, 2019 йилда бутловчи қисмларнинг улушида импорт 80 фоизни ташкил қилди.

Автомобилсозлик саноати корхоналарида корпоратив ИТ-стратегиясини татбиқ этиш учун, аввало, “SAP” (*System Analysis and Programm development*) тизимини жорий қилиш, жараёнларни тартибга солиш, маълумотларнинг шаффофлиги ва ҳаққонийлигини таъминлаш, ягона маълумотлар базасини яратиш мақсадга мувофиқ. Шунингдек, ҳужжатлар айланишини электрон тизимга ўтказиш, ҳисобни автоматлаштириш эвазига харажатларни камайтириш, ҳужжатлар айланишининг электрон тизими ва марказлаштирилган инфратузилмани жорий этиш, ахборот-хавфсизлигини кучайтириш орқали ИТ-ресурсларидан фойдаланишни юқори самарасига эришиш, сервер ва дастур таъминотини бирлаштириш, маълумотларни марказлашган ҳолда сақлаш керак.

Тадқиқотда таъкидланишича, илғор хорижий давлатлар автомобилсозлик саноати корхоналарида инновацион жараёнларни татбиқ этишнинг асосий йўналишларидан ҳисобланган **CRM** (*Customer Relationship Management, миқдослар билан ўзаро муносабатларни бошқариш тизими*) ни, **PR & SMM** (*ингл. Public relationship and Social Media Marketing, омма билан ишлаш жамоатчилиги билан алоқа ва муносабатлар, ижтимоий медиа ва тармоқлардаги маркетинг*)ни ва **E-Commerce** (электрон тижорат) тизимини жорий этиш мақсадга мувофиқ.

Юқорида кўрсатиб ўтилган ислохотлар ва чора-тадбирлар амалга ошиши натижасида “Ўзавтосаноат” АЖ тизимидаги корхоналарда меҳнат унумдорлиги 50 фоизгача, қўшимча баҳо улушини ошириш 25-50 фоизгача, рентабеллик 5 фоизгача, маҳсулот ишлаб чиқариш ҳажми ва бандлар сони 1,4 мартагача, экспорт ҳажми 5,5 мартагача ошади ва маҳсулот баҳоси 30 фоизгача пасаяди ҳамда Ўзбекистонда аҳолининг автомобиль билан таъминланганлик даражаси ҳар 1000 аҳолига нисбатан 116 тага етади.

Ўзбекистон автомобилсозлик тармоғининг муаммоларидан бир сифатида қуйидагиларни таъкидлаш мумкин:

- *биринчидан*, ишлаб чиқарилаётган маҳсулотлар моделларининг маънан эскирганлиги (*ўртача 10-11 йил*), мамлакатни автомобиллашув даражаси эса ҳар 1000 кишига 75 тани ташкил қилади;

- *иккинчидан*, бир моделда ишлаб чиқарилаётган автомобилларнинг йиллик меъёри 100 минг бўлгани ҳолда 35 мингдан камроқ ишлаб чиқарилаётгани

битта ишлаб чиқарувчидан кўпига зарарсизлик нуқтасига эришиш имконини бермайди ва маҳаллийлаштириш лойиҳаларини иқтисодий самарасиз қилиб қўяди;

- *учинчидан*, бугунги кунда автомобиль маҳсулотларининг импорти 5 фоиздан камроқни ташкил қилади ва келгусида давлат томонидан нотариф импорт тўсиқлари, имтиёзли автокредитлаш усуллари билан қўллаб-қувватланмаса, 25-30 фоизгача ошиши мумкин;

- *тўртинчидан*, республикамизнинг географик жойлашуви сабабли экспортни кенгайтириш имкониятлари нисбатан юқори транспорт, божхона ва нотариф тўсиқлари туфайли чекланган (*ўртача автомобиль таннархининг 6 фоизгача, Россияда эса 1 фоиз*);

- *бешинчидан*, миллий ишлаб чиқарувчилар рентабеллиги пастлиги тижорат банкларидан мавжуд қарзларни қоплаш имконини бермайди;

- *олтинчидан*, тармоқ бозоридаги энг йирик ягона иштирокчи – “Ўзаавтосаноат” АЖнинг мулкдори давлат бўлганлиги, тармоқнинг инвестицион жозибадорлигини пасайтиради.

Истиқболда тармоқда рақобатчилик муҳитини ривожлантириш ва автомобилсозлик саноатини жадал тараққий эттириш учун босқичма-босқич равишда “Ўзавтосаноат” АЖдаги, бутловчи қисмлар ишлаб чиқарувчи корхоналар жамғармаларидаги давлат улушини хусусий хорижий инвесторларга сотиш ҳамда тармоқда давлат-хусусий шерикчилик механизмларини такомиллаштириш мақсадга мувофиқ.

Диссертациянинг **“Ўзбекистон Республикаси автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнларни бошқариш самарадорлигини ошириш”** деб номланган учинчи бобида автосаноат корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришни ривожлантириш стратегияси, миллий автомобиль саноати тармоғининг ривожланиш истиқболини прогнозлаш модели ва алгоритми, соҳа корхоналарида инновацион жараёнларни бошқаришда инвестициялаш механизмидан самарали фойдаланиш йўллари ўрганилган.

Бошқарув механизмлари ва тизимларини такомиллаштириш тўғрисида сўз борганда, корхонада юзага келган муаммоларни, айниқса, “GM UZBEKISTAN”, “JV MAN AUTO - UZBEKISTAN” МЧЖ, “САМАВТО” МЧЖ корхоналаридаги айрим узилишлар билан боғлиқ муаммоларни ҳал қилиш тизимини эслатиб ўтиш лозим. Миллий автомобиль ишлаб чиқарувчилар ҳам дунё автосаноати соҳасидаги йирик компаниялардан бири – “Тоуота” концернининг муаммоларни ҳал қилиш тизими тажрибасига асосланган ҳолда ишни ташкил қилиши керак.

“Toyota” компанияси ходимларни муаммоларни аниқлаш ва ҳал қилиш учун воситалар ва манбалар билан таъминловчи ривожланган тизимни яратди. Албатта, ишлаб чиқариш линиясининг ёпилиши фавқулодда ҳодиса бўлиб, уни имкон қадар тезроқ ҳал қилиш кўзда тутилади. Агар ходимлар мувофиқлаштирилган ва тезкор ҳаракат қилишмаса, ишлаб чиқаришни тўхтатиш тизимли тавсифга эга бўлади. Ходимлар муаммога дуч келганда ёрдамга умид қилишлари мумкин ва жазо беришларидан қўрқмайдилар. Шундай қилиб, самарадорликни ошириш истаги пайдо бўлади. “Toyota”

компаниясининг молиявий кўрсаткичлари яхшилиги ва маҳсулот сифатининг юқори даражаси “тўхтат ва тузат” усулининг муваффақиятли ишлаётганлигидан далолат беради.

Муаллифнинг маҳаллий автомобиль ишлаб чиқарувчилар фаолиятига жорий этиш борасидаги яна бир тавсияси бу япон автомобиль компаниялари томонидан муваффақиятли қўлланилаётган муаммоларни ҳал этишни соддалаштиришнинг инновацион усулидир. Бунда “Toyota”, “Honda” ва бошқа япон автомобиль ишлаб чиқарувчилари томонидан муваффақиятли қўлланилаётган “АЗ” форматидаги ҳисоботни қўллаш ҳақида сўз боради.

Ўзбекистон автосаноатининг инновацион салоҳиятини ҳисоблаш учун модель ва алгоритмни ишлаб чиқиш зарурлигини асослаб берди. Инновацион салоҳият(ИС)ни шакллантириш, ундан фойдаланиш ва ривожлантириш учун моделларни ишлаб чиқишнинг аҳамияти шундан иборатки, у кўп жиҳатдан корхоналар ва умуман соҳанинг инновацион ривожланиш таркиби, кўлами ва суръатини белгилайди. ИСни ривожлантириш моделини ишлаб чиқиш учун унинг таркибий қисмлари, фан ва ишлаб чиқариш салоҳиятини ўртасидаги ўзаро таъсир механизмини кўриб чиқиш керак. Бу жараёнда бевосита ва тескари алоқалар фарқланади. Бевосита ёки тўғридан-тўғри алоқалар қуйидагилар билан белгиланади:

- инновацион ишланмалар асосий йўналишларини танлашнинг моддий ишлаб чиқариш даражаси ва эҳтиёжларга боғлиқлиги;

- айнан ҳозирги кунда жамият томонидан фан соҳасига ажратилиши мумкин бўлган асосий воситалар қиймати;

- инновацион ишланмаларда (*илмий-тадқиқот институтларида, лойиҳалаш бюрларида, лойиҳалаш ва технологик ташилотларда ва ҳ.к*) иш билан таъминланиши мумкин бўлган ходимлар сони. Бошқача айтганда, бундай муносабатлар инновацион салоҳиятнинг моддий ишлаб чиқаришдаги ривожланганлик даражасига боғлиқлигини белгилайди.

Тескари алоқалар эса илмий тадқиқот ва ишланмаларнинг меҳнат предметларига таъсири, инновацион ишланмалар ёрдамида янги меҳнат қуроқларини яратиш билан тавсифланади. Бундай муносабатлар соҳада моддий ишлаб чиқариш тармоқларининг ИС кўламига боғлиқлиги қуйидаги формула бўйича аниқланади:

$$C = K \times R \times Q \quad (2)$$

*бу ерда: C – салоҳият; K – тизимда банд ходимларнинг ўртача йиллик сони; R – тизим асосий фондларининг ўртача йиллик қиймати; Q – сиқиб чиқариш коэффиценти.*

Ишлаб чиқариш салоҳиятини ҳисоблашда сиқиб чиқариш коэффиценти қуйидаги формула орқали ҳисобланади:

$$Q = \frac{\dot{Y}АЙА}{ДАЙА} \quad (3)$$

*бу ерда: \dot{Y}АЙА – Ўзбекистон автосаноатининг йиллик айланмаси; ДАЙА – дунё автосаноатининг йиллик айланмаси.*

Тармоқнинг инновацион салоҳиятини ривожлантиришнинг регрессион модели қуйидагича тузилади:

$$p_i(t) = A_i P_i(t) + \alpha_i, \quad i = 1, \dots, n, n+1, \dots, n+m \quad (4)$$

$$W_i(t) = B_i P_i(t) + C_i P_i(t) + \beta_i, \quad i = 1, \dots, n \quad (5)$$

$$p_i(t) = k r_i(t) q_i(t) \quad i=1, \dots, n, n+1, \dots, n+m \quad (6)$$

$$P_i(t) = K_i R_i(t) Q_i(t) \quad i=1, \dots, n \quad (7)$$

бу ерда:  $W_i(t)$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонаси ялпи маҳсулоти қиймати;  $R_i(t)$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонаси ишлаб чиқариш ходимларининг ўртача йиллик сони;  $Q_i(t)$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонаси асосий фондларининг ўртача йиллик қиймати;  $r_i(t)$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонасига хизмат кўрсатувчи илмий ташилотларда банд ходимларнинг ўртача йиллик сони;  $q_i(t)$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонасига хизмат кўрсатувчи илмий ташилотлар асосий фондларининг ўртача йиллик қиймати;  $K, k$  – сиқиб чиқариш коэффициентлари;  $B_i$  –  $t$  йилда тармоқнинг  $i$ -корхонаси салоҳиятидан фойдаланиш самарадорлиги коэффициентини;  $A_i$  – тармоқдаги  $i$ -корхона ишлаб чиқариш салоҳиятининг унга хизмат кўрсатувчи ташилотларнинг илмий салоҳиятига таъсири коэффициентини;  $C_i$  –  $i$ -корхонага хизмат кўрсатувчи ташилотлар илмий салоҳиятининг таъсири коэффициентини;  $n$  – тармоқда автомобиллар ишлаб чиқарувчи корхоналар сони;  $m$  – тармоқда ёрдамчи ишлаб чиқариш корхоналари сони.

4-тенглама тармоқдаги илмий тадқиқот ташкилотлари билан моддий ишлаб чиқариш ўртасидаги бевосита боғлиқликни ва 5-тенглама улар орасидаги тескари алоқаларни англатади.  $\alpha_i, \beta_i$  ўзгарувчилар тармоққа таъсир этувчи ички ва ташқи омилларнинг ўзаро боғлиқлигини ифодалайди.

$A_i, B_i, C_i, \alpha_i, \beta_i$  коэффициентлари корреляцион таҳлил усулидан

фойдаланган ҳолда статистик маълумотлар асосида аниқланади. Бу тенгламалар тизимини  $t$  га нисбатан ечиб тармоқнинг инновацион ва ишлаб чиқариш салоҳиятини ривожлантириш бўйича прогноз олиш мумкин. Шунингдек, бу прогноз орқали турли вақт оралиқларида инновацион салоҳият қандай ресурсларга эга бўлиши, улар тармоқнинг қайси саноат корхоналарга тўғри келиши бўйича саволларга жавоб олиш мумкин.

Ўрганиш жараёнида юқорида келтирилган тенгламаларни Ўзбекистон Республикаси автомобилсозлик саноатининг ўзига хос реал статистик маълумотлари асосида ечиш натижасида ишлаб чиқариш ва инновацион салоҳият ўртасидаги боғлиқлик формуласини ҳосил қилиш мумкин:

$$Y = 18,217 \ln(x) - 75,663. \quad (8)$$

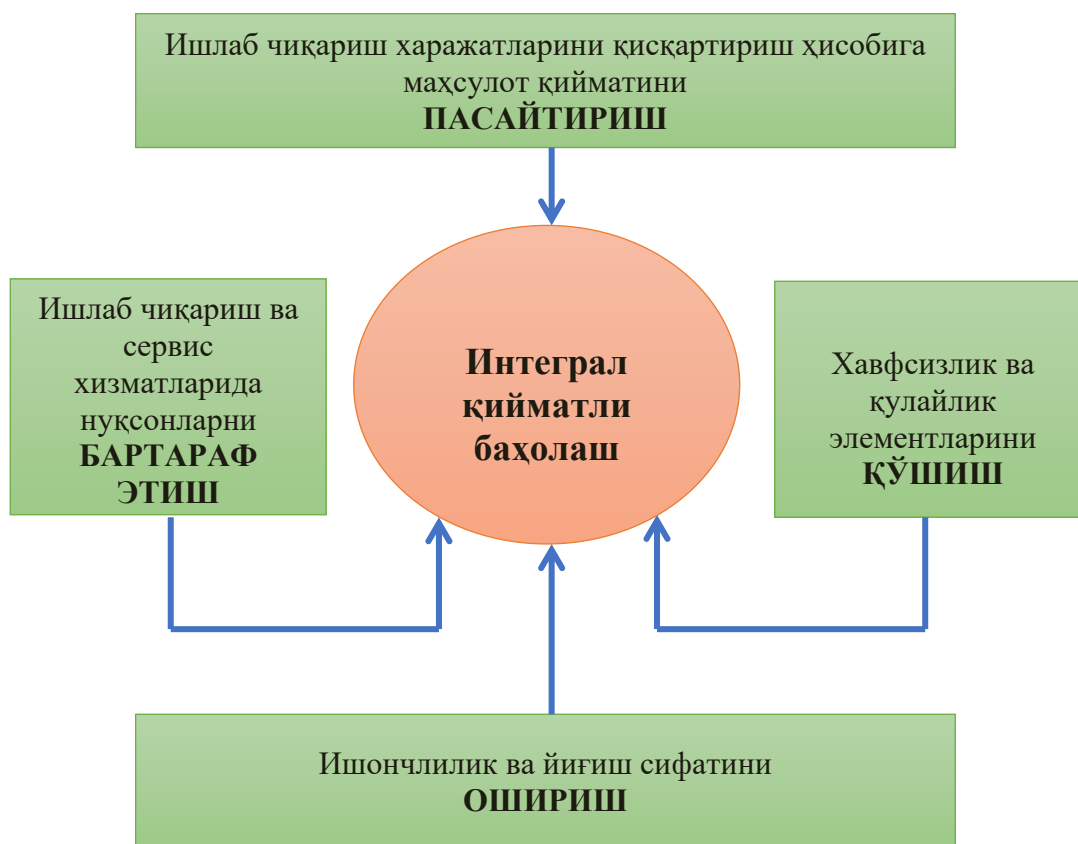
Шунингдек, тармоқ маҳсулотини ишлаб чиқариш салоҳияти билан боғловчи тенглама топилди:  $Y_2 = 5,75 - X_1 + 15,76 - X_2 + 1907,7. \quad (9)$

Ишлаб чиқилган формуладан фойдаланиб, инновация ва ишлаб чиқариш салоҳиятининг ўзгаришига кўра, соҳанинг ривожланишини прогноз қилиш мумкин.

Муаллифнинг фикрича, миллий автомобилсозлик корхоналарида инновацион жараёнларни бошқариш борасидаги асосий муаммолардан бири – автомобиль ишлаб чиқарувчилар томонидан яратилган автомобилларнинг *паст сифати*. Иккинчи муаммо – уларга хизмат кўрсатишнинг паст даражаси.



Шунинг учун таклиф этилаётган муқобилларни аниқлаш учун компания бу соҳадаги бошқа ишлаб чиқарувчилар томонидан таклиф этилувчи асосий муқобил маҳсулотларни ўрганиши ва таҳлил натижаларига кўра истеъмолчилар нима учун бу ёки бошқа вариантни танлаши тўғрисида хулоса қилиши керак. Кўриб чиқилаётган муқобилларнинг қиймат эгри чизиғи рақобат муҳитини ифодалайди. Натижада маҳсулот, хизматнинг салоҳиятли истеъмолчиларини ўз томонига жалб этиш, оғдириш учун компания қандай рақобатдош устунликларни ривожлантириши керак деган хулоса чиқариш мумкин. Ушбу саволларга жавоб бериб, муаллиф юқори сифатли ва рақобатбардош маҳсулотни яратиш бўйича ишларнинг асосий йўналишларини аниқлади (3-расм), истеъмолчиларнинг зарур оқимини таъминловчи қиймат эгри чизиғини яратишга киришди (4-расм).



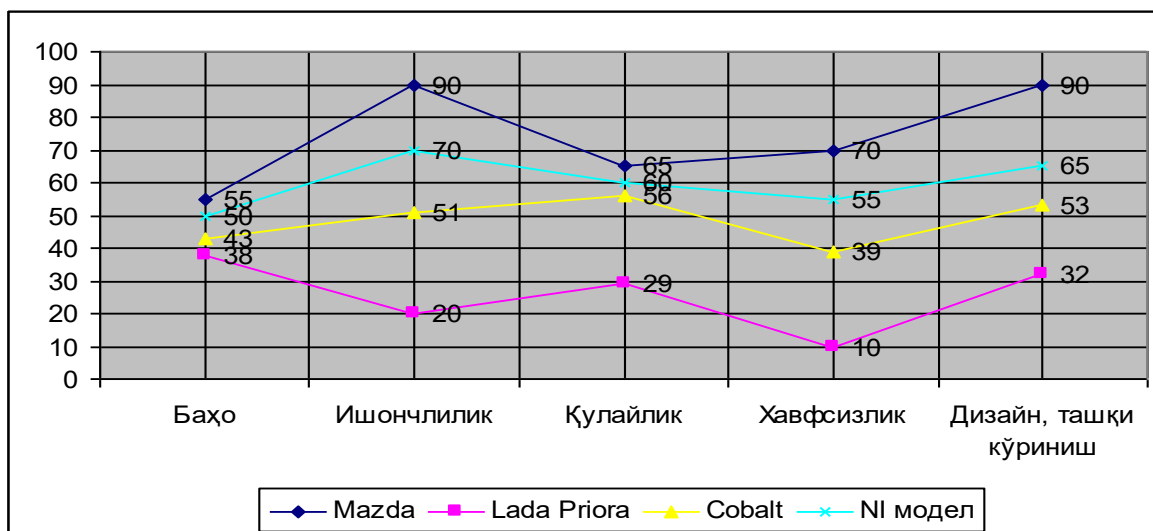
**3-расм. Инновацион қарорларни баҳолаш интеграл омилларининг ўзаро таъсири модели<sup>18</sup>**

Бундай вазиятда муаллиф бир хил тоифадаги учта моделни таққослади, бу сўнгги тўрт йил ичида сотилган етакчилардан бири бўлган Японияда ишлаб чиқарилган *Mazda II*, Россияда ишлаб чиқарилган *Lada Priora* ва *Cobalt* машиналаридир.

Юқорида санаб ўтилган учта моделни асос қилиб олиб, уларни бешта асосий кўрсаткичлар бўйича таққослаб, биз “*Янги модель*” деб номланган янги қиймат чизиғи ишлаб чиқилди.

Янги қиймат эгри чизиғини яратиш учун 4-расмдаги асосий унсурлардан фойдаланилди ва бу қуйидаги тавсияларни ишлаб чиқиш имконини берди:

<sup>18</sup> Муаллиф ишланмаси.



4-расм. Инновацион қарорларни интеграл қийматли баҳолаш динамикаси<sup>19</sup>

1. **Ишлаб чиқариш харажатларини** бир нечта туб ўзгариш берувчи қарорларни қабул қилиш орқали камайтириш мумкин.

Меҳнат самарадорлиги кўрсаткичи бўйича мамлакатимиз автомобиллар ишлаб чиқарувчи дунё давлатлари рейтингда кейинги ўринларни эгаллайди. “АвтоВАЗ” концерни кўрсаткичларига мурожаат этсак, унинг ишчилари йилига 2,5 та автомобилни йиғадилар ва заводда 120 минг киши ишлайди. Ўзбекистонда эса ҳолат Россия автосаноатига нисбатан яхшироқ бўлиб, GM Uzbekistan компанияси заводларида битта ишчи ўртача йилига 3,9 автомобильни йиғади ва компания заводларида 25 мингдан ортиқ ишчи ишлайди.

Бироқ айтиш керакки, умумжаҳон кўрсаткичи – битта ишчига 8 та машина, Европа кўрсаткичи – 9 та машина, японияликларда эса 16 та машинадан иборат.

2. Европа сифат стандартларига жавоб берувчи SRS хавфсизлик ёстиқчасини қўшиш керак. Тадқиқотлар натижаларига кўра, йўл-транспорт ҳодисалари пайтида ички хавфсизлик ёстиқчасининг сифати пастлиги турли шикастланишларни кўпайтирди. Бундан ташқари, автомобильнинг асосий комплектига тормозлашга қарши АВС тормозлаш ва судраш тортишишни бошқариш тизимини қўшиш керак.

3. Ишлаб чиқариш жараёни ва стандартлаштириш устидан назоратни кучайтириш орқали автомобилларни йиғиш ва бутловчи қисмларни ишлаб чиқариш сифатини ошириш. Коррозия, занглаш эҳтимолини камайтириш мақсадида автомобиль корпусининг сифатини яхшилаш лозим.

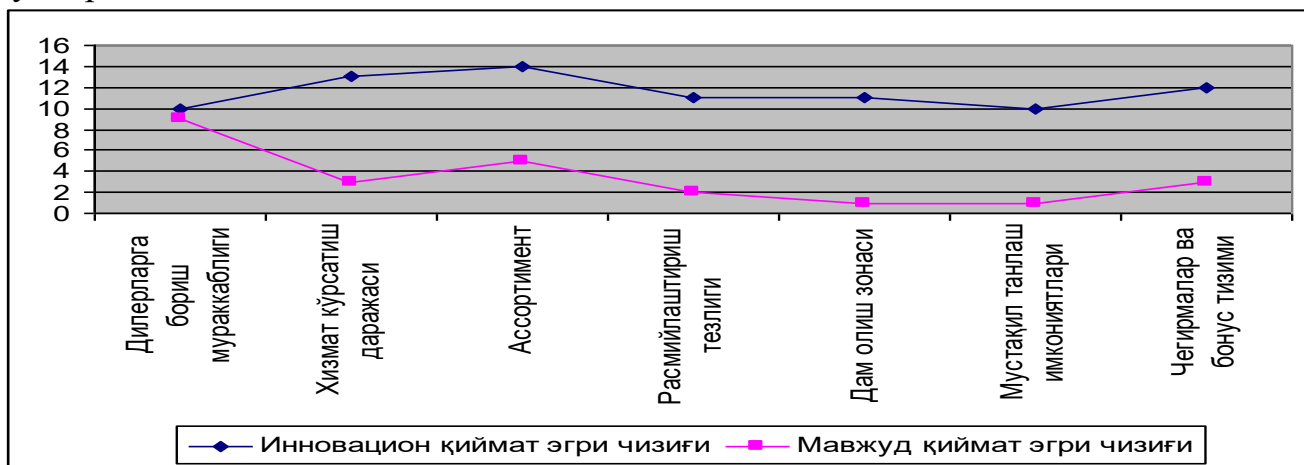
4. Маҳаллий ишлаб чиқаришда жуда кўп нуқсонли ишлаб чиқаришни умуман бартараф этиш ёки камайтириш. Харидорларнинг янги машинанинг орқа томонида, сувалган ва бўялган жойлари аниқланган ҳолатлари тез-тез учрайди. Яқин ойлар давомида ижтимоий тармоқларни босиб кетган нуқсонли Cobalt автомобили бунга мисол бўлади. Бундай ҳолатда, нуқсонли автомобилни

<sup>19</sup> Социологик сўровномалар асосида муаллиф ҳисоб-китоблари.

сотувга қўйгани учун сифатни назорат қилиш хизматига нисбатан жарималар ва ишдан бўшатишгача бўлган чораларни кучайтириш керак.

Муаллиф автосаноат тизимидаги ишлаб чиқарувчи ва дилерларига сотувлар ҳажми ва даражасини ошириш учун автомобилни масофадан танлаш ва сотиб олишнинг инновацион тизимини қўллашни таклиф этади. Харид қилиш учун сизга фақат компьютер ва интернет керак. Автомобиль танлашни автомобиллар сотиладиган автосалонларда ҳам, уйда ўтириб ҳам амалга ошириш мумкин. Бу тизимнинг афзаллиги шундаки, сотиш жараёни сотувчи томонидан эмас, балки харидор томонидан мустақил танлов асосида амалга оширилади. Бундан ташқари, мижозларга хизмат кўрсатиш сифатини ошириш заруратидан келиб чиқиб, муаллиф чакана баҳоларнинг инновацион занжирини яратиб, уни мавжуд занжир билан таққослади (5-расм).

5-расмда барча асосий кўрсаткичлар бўйича мавжуд қиймат эгри чизиғи муаллиф таклиф этган янги моделниқидан пастроқ эканлигини кузатиш мумкин. Кўпинча истеъмолчилар учун Ўзбекистон автокомпанияларининг жойлардаги дилерлик савдо офисларига бориш қийин. Айниқса, бу чекка узоқ ҳудудларда автомобиль сотадиган дўконлар шаҳар, туманнинг чеккасида ёки ҳатто шаҳар, туман марказидан ташқарида жойлашган бўлиб, бу мижозларга ноқулайликлар туғдиради.



5-расм. Чакана савдоларнинг қиймат эгри чизиғи<sup>20</sup>

Муаллифнинг фикрича, юқоридаги муаммоларни аниқлаш ва ҳал этиш, маҳаллий автосаноатни муваффақиятли шакллантириш ва ривожлантириш, маҳсулот сифатини яхшилаш, харажатларни камайтириш ва сотишни кўпайтириш, энг муҳими, тармоқнинг инвестицион жозибадорлигини оширишга асосланган.

Шундай қилиб, узоқ муддатли истиқболда инновацион жараёнларнинг ривожланиши инвестицион тебранишларга ҳам боғлиқ. Бошқа омиллар ҳам инвестицион механизм орқали ИЖБТлар инновацион фаоллигига таъсир қилади. Масалан, ташқи иқтисодий ихтиролар ва кашфиётлар, улардан инвестициялар киритиш орқали иқтисодий фойдаланиш инновацион жараёнларнинг фаоллиги ошишига таъсир кўрсатади.

<sup>20</sup> Муаллиф ишланмаси

## ХУЛОСА

Автомобиль саноати корхоналарида инновацион бошқариш самарадорлигини ошириш бўйича амалга оширилган тадқиқотлар қуйидаги илмий хулоса ва амалий тавсияларни ишлаб чиқиш имконини берди. Жумладан:

1. Автосаноат соҳасидаги инновацион жараёнларнинг ҳозирги тенденциялари маҳаллий автомобиллар сифати ва бутловчи қисмларни ишлаб чиқаришни яхшилашга йўналтирилмаган, бунинг натижасида ишлаб чиқариш жараёнини бошқариш самарадорлигини ошириш, бу жараёнларда халқаро талаблар асосида стандартлаштириш бўйича янада қатъий чоралар кўриш зарур.

2. Сервис хизматларига нисбатан янги инновацион сиёсатни ишлаб чиқиш ҳамда биринчи қадам сифатида хизмат кўрсатиш станцияларида тўпланувчи кутиб қолишлар ва навбатлардан халос бўлиш, шунингдек, ривожланган давлатларникидек хизмат кўрсатиш даражаси ва сифатини ошириш орқали рақобатбардошликни таъминлаш зарур.

3. Амалий янгиликлар сифатида энг охириги стандартдаги хавфсизлик ёстиқчалари, АВС тўхтатиш тормоз тизими, автоматик узатиш, круиз ва иқлим назоратини, ҳаракат қулайлиги даражасини, ўриндиқлар ортопедияси, дизайнини янада такомиллаштириш. Шунингдек, келгусида аёл ҳайдовчилар сони кўпайиши сабабли автомобилларни тўхтатиш жараёнини сезиларли даражада соддалаштирувчи датчиклар тизимини қўшиш мақсадга мувофиқ.

4. Автомобилсозлик тармоғида инновацион жараёнларнинг изчил ривожланиши учун ишлаб чиқариш харажатларини камайтириш, меҳнат унумдорлигини ошириш керак. Бутловчи қисмларни етказиб берувчилар билан эҳтиёт қисмлар баҳосини пасайтириш бўйича ўзаро ҳамкорликни кучайтириш ёки бошқа самарали сармоядорлар топиш лозим. Чунки сифатли бутловчи деталлар маҳаллий даражада ишлаб чиқарилса, рақобатбардошликка ижобий таъсир кўрсатади.

5. Яқин истиқболда Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатини ривожлантиришнинг энг муҳим устувор йўналиши – электромобиллар ишлаб чиқаришни йўлга қўйиш ва истеъмолчилар ўртасида кенг оммавийлигини таъминлаш мақсадида зарур инфратузилмани шакллантириш ҳисобланади.

6. Ўзбекистонда 2025 йилгача автосаноатни ривожлантириш концепциясидан келиб чиқиб, ишлаб чиқариш ҳажмини ҳозирги 220 мингдан 300 минггача ёки 1,4 мартага, экспорт ҳажмини 4,7 мингдан 25,7 минггача ёки 5,5 мартага, энгил автомобиллар бўйича соф маҳаллийлаштириш даражасини 55 фоизгача ва тижорат автомобиллари бўйича эса 30 фоизгача, йирик узелли йиғиш орқали ишлаб чиқаришни умумий ишлаб чиқариш ҳажмида 10 фоизгача ҳамда тармоқда бандлар сонини 25,5-35 минг кишигача ёки 1,4 мартага ошириш керак.

7. Автосаноатдаги ислохотларни амалга ошириш натижасида мамлакатимизда аҳолини автомобиллар билан таъминланиш даражаси ҳар 1000 аҳолига нисбатан 116 тага етади. Юқоридаги мақсадларга эришиш учун бир қатор чоратадбир ва механизмларни амалга ошириш таклиф этилади. Жумладан:

7.1. Ишлаб чиқарилаётган маҳсулотнинг рақобатбардошлигини ошириш ва унинг истеъмол хусусиятларини такомиллаштириш мақсадида автомобиллар дизайнини ўзгартириш, оммавий ишлаб чиқариш учун ўзига хос компонентларни ишлаб чиқиш, янги турдаги сифатли ва ҳамёнбоп енгил автомобилларни ишлаб чиқариш ҳисобига автомобиллар русумларини янгилаш, технологик ускуналани лойиҳалаш ва ишлаб чиқиш, тажриба-синовлар ўтказиш, ишлаб чиқариш жараёнини таҳлил қилишни жорий этиш, автосаноат маҳсулотларининг маҳаллий стандартларини халқаро стандартлар ва талабларга яқинлаштириш бўйича лойиҳаларни амалга ошириш керак.

7.2. Маҳаллийлаштириш даражасини чуқурлаштириш учун корхоналарда пўлат прокати, автомобиль шиналари, иккиламчи алюминийдан алюминий деталлари ва бошқа материалларни ишлаб чиқаришни самарали ўзлаштириш лозим.

7.3. Экспорт-импорт операцияларини тартибга солиш сиёсатида маҳаллий ишлаб чиқарувчилар манфаатларини ҳимоя қилиш бўйича тариф тартибидан нотариф чораларига босқичма-босқич ўтиш зарур. Шунингдек, нафақат МДХ ва яқин давлатларга экспорт ҳажмини ошириш, балки Шарқий Европа, Жанубий Осиё, Яқин Шарқ ва Африка давлатлари бозорларини ҳам ўзлаштиришга эътибор қаратиш керак.

7.4. “Ўзавтосаноат” АЖ давлат компаниясининг ишлаб чиқариш корхоналаридаги улушларини хусусий сармоядорлар, асосан хорижий инвесторларга босқичма-босқич сотиш мақсадга мувофиқ.

7.5. Ички бозорда савдони янада ривожлантириш учун автомобиллар ва бутловчи қисмларини сотиш жараёнида “ягона дарча”, электрон буюртма тизимини жорий этиш. Бу тизим мижозга автокредит, автомобилни суғурта қилиш, рўйхатдан ўтказиш, автомобиль учун давлат рақамини олиш, “Trade in” хизмати ва бошқа хизмат турларидан фойдаланишни оддий тартибда расмийлаштириш имконини кўзда тутди.

Муаллифнинг фикрича, юқоридаги ислохотларни изчил амалга ошириш республикамиз автомобиль саноати корхоналарида инновацион жараёнлар ва бошқарувни янада такомиллаштириш ҳамда тармоқнинг барқарор ривожланишига олиб келади.



**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.15/31.12.2020.I.09.04 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ  
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК ПРИ ТАШКЕНТСКОМ  
ГОСУДАРСТВЕННОМ ТРАНСПОРТНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

---

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

*На правах рукописи*

УДК: 330.332.(322)+012.3

**ОБИДОВ САРВАРБЕК МУЗАФФАР ЎҒЛИ**

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОГО  
УПРАВЛЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

**08.00.13 – Менежмент**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам**

**Ташкент – 2021 год**

**Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан под В.2018.3.PhD/Iqt777.**

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-сайте Научного совета ([www.tashiit.uz](http://www.tashiit.uz)) и информационно-образовательном портале «ZiyoNet» ([www.ziyo.net](http://www.ziyo.net)).

**Научный руководитель:** Шарифходжаев Усман Улфатович  
доктор экономических наук

**Официальные оппоненты:** Саидов Мухаммад Али Хакимович  
доктор экономических наук, профессор  
Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич  
доктор экономических наук, доцент

**Ведущая организация:** Национальный университет Узбекистана

Защита диссертации состоится «19» 07 2021 года в 10:00 на заседании Научного совета DSc.15/31.12.2020.I.09.04 по присуждению ученой степени при Ташкентском государственном транспортном университете. Адрес: 100167, г.Ташкент, ул. Темирийулчилар, 1. Тел.: (0371) 299-00-01, факс: (0371) 293-57-54, e-mail: rektorat@tstu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного транспортного университета (зарегистрировано № 026). Адрес: 100167, г.Ташкент, ул. Темирийулчилар, 1. Тел.: (0 371) 299-00-01, факс: (0 371) 293-57-54, e-mail: rektorat@tstu.uz.

Автореферат диссертации разослан «05» 07 2021 года.  
(протокол реестра № 1 от «05» 07 2021 года).



**О.К. Абдурахманов**  
Председатель научного совета по присуждению ученой степени, д.э.н.

**С.А.Юлдашева**  
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученой степени, к.э.н., доцент

**Б.Х. Тураев**  
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученой степени, д.э.н.

## ВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии)

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В нынешних условиях глобализации, жесткой конкуренции и пандемии COVID-19, которая происходит в мировой экономике, мировой автомобильный рынок сократился на 14 %, этот показатель в 2020 году в Китае достиг 4 %, в США - 14,8 %, в Германии - 19,1 %, во Франции - 25,5 % и в Италии – 32,3 %, которые считаются центрами мировой автомобильной промышленности<sup>1</sup>. Однако в первом квартале 2021 года мировой автомобильный рынок вырос до 22 % и продажа составила 21 миллиона машин<sup>2</sup>.

Действительно, доля автомобильной промышленности в развитых странах не превышает 3 % от ВВП, тогда как в США и Франции этот показатель составляет 5 %, в Японии и Германии – 10 %, в Италии, Испании и Великобритании - 3-3,5 %. В экономике автомобильная промышленность играет важную роль в социально-экономическом развитии из-за ее мультипликативного эффекта. Поэтому применение инновационных методов управления для обеспечения устойчивых бизнес-процессов на предприятиях автомобильной промышленности имеет важное значение<sup>3</sup>.

Узбекистан также является одним из ведущих быстроразвивающихся секторов экономики, который обеспечивает 6,6 % ВВП в автомобильной промышленности, 30 тысяч в промышленности и более 200 тысяч работников в смежных отраслях. В 2016-2021 годах объем производства автомобилей в Узбекистане увеличился в 3 раза и достиг 280 тыс<sup>4</sup>. Действительно, Президентом нашей страны поставлена задача довести ежегодный объем производства в автомобильной промышленности в 2023 году до 350 тысяч единиц, а объем экспорта – 100 тысяч ед. или 1 млрд. долл.США в год<sup>5</sup>. Кроме того, за последние пять лет пропали длинные очереди, коррупционные случаи при покупке автомобилей, и в целях усиления конкуренции в этой области помимо GM-Uzbekistan, MAN, GM Power Train Uzbekistan, SamAuto в Джизаке начато производство автомобиля под брендом Volkswagen (Германии).

В Республике Узбекистан проводятся широкомасштабные реформы по организации автомобильной промышленности на основе мировых требований, по расширению сферы охвата уровня локализации производства, реализации эффективной промышленной политики. В стратегии действий по пяти приоритетным направлениям дальнейшего развития Республики Узбекистан на 2017-2021 годы<sup>6</sup> в качестве одной из приоритетных задач определено продолжение политики увеличения доли промышленности в национальной экономике, проведение активной инвестиционной политики, направленной на модернизацию производства, техническое и технологическое обновление,

<sup>1</sup> [https://www.plastinfo.ru/information/news/46869\\_18.01.2021](https://www.plastinfo.ru/information/news/46869_18.01.2021)

<sup>2</sup> <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html>; <https://www.acea.be/>; <http://en.caam.org.cn/> China Association of Automotive Manufactures (CAAM); JADA;

<sup>3</sup> См.: Там же

<sup>4</sup> [review.uz/oz/c9c](http://review.uz/oz/c9c)

<sup>5</sup> <https://uzanalytics.com/iqtisodi%D0%B5t/4975/>

<sup>6</sup> Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947 “О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан”// [lex.uz](http://lex.uz)

содействие локализации производства. В связи с этим целесообразно расширить научные исследования в таких направлениях, как организация инновационных процессов в отечественной автомобильной промышленности по цепочке «проблема, будущие требования, научные исследования, научные разработки и коммерциализация», обоснование уровня локализации производства во взаимосвязи с возможностями регионов и повышение инновационного потенциала.

Диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задач, отмеченных в Указах и Постановлениях Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан», от 4 марта 2015 года № УП-4707 «О Программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015 - 2019 годы», от 1 июня 2017 года № ПП-3028 «О мерах по дальнейшему совершенствованию управления и ускоренному развитию автомобильной промышленности на 2017 - 2021 годы», а также в иных нормативно-правовых актах, относящихся к данной сфере.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики.** Данное диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

**Степень изученности проблемы.** Организационно-правовые и теоретические вопросы развития предприятий автомобильной промышленности, инновационных процессов обоснованы в фундаментальных трудах первого Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова и Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева.

Теоретические основы управления инновационными процессами в экономических системах освещены в работах зарубежных ученых, таких как П.Друкер, М.Портер, Э.Харгадон, Й. Шумпетер, Ж.Генри, Д.Уолкер, Ф.Вестлей, Х.Минзберг, Л.Бирман, Т.Кочурова, В.Васин, Л.Миндели, Г.Власкин, Е.Ленчук, В.Зино, Т.Лебедева, С. Цыганов и др.<sup>7</sup>

Многие теоретико-методологические аспекты управления инновационными процессами в автомобильной промышленности исследованы в научных работах таких зарубежных ученых<sup>8</sup>, как И.Глущенко, П.Завлин,

---

<sup>7</sup> Друкер Питер Ф. Бизнес и инновации.-М. Вильяме, 2007.; Харгадон Эндрю. Управление инновациями. Опыт ведущих компаний. How Breakthroughs Happen. The Surprising Truth About How Companies Innovate. – М.: Вильяме, 2007, 304 с.; Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер. -М.: Директ-Медиа, 2007, 400 с.; Henry, J. and Walker, D. Managing Innovation, London: Sage Publications, 1991, 367p.; Westley, F., Mintzberg, H. Visionary leadership and strategic management, Strategic Management Journal, 1995, P. 32.; Бирман Л.А., Кочурова Т.Б «Стратегия управления инновационными процессами». – М.: «ДЕЛО» 2010. -144 с.; Васин В. А., Миндели Л.Э. «Государственные структуры в формировании, эволюции и взаимодействии национальных инновационных систем». – М.: «ИПРАН РАН», 2009. -446 с.; Власкин Г. А., Ленчук Е. Б. «Промышленная политика в условиях перехода к инновационной экономике». – М.:«Наука», 2006. - 246 с.; Зинов В.Г, Лебедева Т.Я., Цыганов С.А. «Инновационное развитие компании: управление интеллектуальными ресурсами». – М.:«ДЕЛО», уч.пособие, 2009. - 248 с.

<sup>8</sup> Глущенко И.И. «Формирование инновационной политики и стратегии предприятия». – М: АПК И ППРО, 2009. 124-127с. Глущенко И.И. «Система стратегического управления инновационной деятельностью». – М: ТОО НПЦ «Крылья», 2006. -356 с. Завлин П.Н. «Инновационный менеджмент». – Справочное пособие,



С.Ильенкова, А.Медведев, Е.Погребняк, А.Белоусов, Б.Кузнецов, Б.Твисс, А.Тебекин, Р.Фатхутдинов.

Теоретико-методологические аспекты инновационного развития предприятий автомобильной промышленности Узбекистана, организация и управление инновационными процессами в отрасли исследованы в работах О.Қ.Абдурахманова, Б.Х.Тураева, А.А.Гулямова, Н.Йўлдошева, Ш.Зайнутдинова, Р.Нуримбетова, Ш.Мирсаидовой, Й.Голдмана, И.Умарова, С.Саидкаримовой, Ш.Облокуловой, Ш.Мустафакулова, Т.У.Кодирова, О.М.Умарова, Н.Э.Алимходжаевой, А.Ж.Каххорова, А.А.Абдумавлонова, Б.Б.Холова<sup>9</sup>.

Однако, несмотря на то, что работы вышеуказанных ученых послужили важным научным источником при освещении общих теоретико-методологических основ развития автомобильной промышленности, вопросы тенденций развития автомобильной промышленности в стране, определения приоритетных направлений инновационных процессов в отрасли, углубленного изучения различных аспектов управления инновационными процессами на предприятиях автомобильной промышленности, разработки научно обоснованных предложений и рекомендаций по дальнейшему совершенствованию инновационных процессов недостаточно изучены. Все это послужило основой для определения направления исследования.

**Взаимосвязь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего учебного заведения.** Диссертация выполнена в рамках важнейших приоритетных направлений социально-экономического развития Республики Узбекистан и плана научно-исследовательской работы Ташкентского государственного экономического университета в рамках научного проекта № ПЗ-201770928153 “Пути эффективного использования вертикальной интеграции предприятий в условиях инновационного развития”.

---

НАУКА, 1997 г., с. 51-67.; Ильенкова С.Д. Инновационный менеджмент.-М.: Банки и Биржи, ЮНИТИ-ДАНА, 2007. ; Медведев В. Инновации как средство обеспечения конкурентоспособности организации.-М.: Магистр, 2009. -160 с.; Погребняк Е.В., Белоусов А.Р., Кузнецов Б.В.Автомобильная промышленность России: Состояние и перспективы, монография.- М.: Альпина Паблишер, 2002. -252 с.; Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями. - М.: Экономика, 1989. -272 с. Тебекин А.В. Инновационный менеджмент.-М.:Юрайт, 2012. -476 с.; Тебекин А.В., Касаев Б.С. Менеджмент организации.-М.:КноРус,210.Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент.-СПб. :Питер, 2005.

<sup>9</sup> О.Қ.Абдурахманов, Б.Х.Тураев, А.А.Гуламов, Ш.Н.Зайнутдинов. Инновацион салохиятни ошириш стратегияси // “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журналы. № 1, сентябр 2011; Йўлдошев Н.Қ., Мирсаидова Ш.А., Голдман Й.Д. Инновацион менежмент – Т.: ТДИУ. Дарслик 2011. 286-б.; Нуримбетов Р.И. <http://www.biznes-daily.uz/ru/gazeta-birja/47582--innovatsion-salohiyat-zamonaviy-iqtisodiyotni-rivojlantirish-poydevori>;

И.Умаров, С.Саидкаримова, Ш.Облокулова. Саноат корхоналарининг инновацион салохияти кўрсаткичлари тахлили// “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журналы. № 4, июль-август, 2015 йил.; Ш.Мустафакулов худудларнинг ижтимоий-иқтисодий ва инновацион салохиятига баҳо беришнинг мавжуд услублари тахлили // Молия ва банк иши электрон илмий журналы, 3-сон апрель, 2016 5-16 бетлар.

Кодиров Т.У. Автомобиль транспорти рақобатдошлиги: ташкилий-иқтисодий механизмлар. Монография.-Т.: Фан ва технология, 2014. - Б. 175.; Т.Кодиров. Транспорт тизимининг ривожланиш ҳолати тахлили ва унинг иқтисодий ўсишидаги ўрни баҳолаш. “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журналы. № 1, январ – февраль, 2014 йил.; Умаров О.М. Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатини ривожланиш динамикаси // Иқтисодиёт ва таълим журналы, 2017 йил № 2 сон, Б.156-161.; Б.Б.Холов. Ўзбекистонда ички туризмни такомиллаштиришда транспорт хизматларининг аҳамияти//“Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журналы. № 2, март-апрель, 2015 йил.; Абдумавлонов А.А. Ўзбекистон автомобилсозлик корхоналаридаги лойиҳалар бўйича устувор йўналишларни аниқлашда иерархик тахлил усулидан фойдаланиш динамикаси // Иқтисодиёт ва таълим журналы, 2017 йил № 2 сон, Б.162-165; Алимходжаева Н.Э., Каххоров А.Ж. Автомобиль транспорти тизимида инновацион маркетинг потенциалини тадқиқ қилиш ва баҳолаш// Иқтисодиёт ва таълим журналы, 2017 йил № 2 сон, Б.89-94;



**Цель исследования** заключается в разработке рекомендаций и предложений по повышению эффективности инновационного управления на предприятиях автомобильной промышленности.

**Задачи исследования:**

обоснование социально-экономической значимости управления инновационными процессами (УИП) на промышленных предприятиях в условиях перехода к инновационной экономике;

определение и классификация факторов, влияющих на управление инновационными процессами на промышленных предприятиях Республики Узбекистан;

подготовка научных рекомендаций и предложений по применению передового зарубежного опыта УИП на предприятиях автомобильной промышленности Узбекистана;

анализ и разработка критериев эффективности УИП на национальных предприятиях автомобилестроения;

оценка механизма государственной поддержки, регулирования инновационных процессов на предприятиях автомобильной промышленности Узбекистана;

разработка модели и алгоритма прогнозирования развития, перспектив создания национальной стратегии развития УИП на предприятиях автомобильной промышленности;

разработка предложений по совершенствованию механизма по повышению эффективности УИП на предприятиях автомобилестроения.

В качестве **объекта исследования** взяты предприятия автомобильной промышленности Республики Узбекистан.

**Предметом исследования** являются социально-экономические отношения, связанные с совершенствованием управления инновационным процессом на предприятиях автомобильной промышленности.

**Методы исследования.** В процессе исследования были использованы методы анализа и синтеза, сравнительного анализа, группировки, экстраполяции, экспертной оценки, статистического и эконометрического моделирования.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

разработаны критерии комплексной оценки организации труда, производства и управления (ОТПУ) при эффективном инновационном управлении на основе коэффициентов организации производства и направления организации труда, которые характеризуют соотношение между фактическими и нормативными значениями каждого показателя на основе балльной системы (для 1-й группы:  $y_{\text{итэ}} = 0,7$ , для 2-й группы:  $y_{\text{мтэ}} = 0,3$  балла);

предложена модель обоснования инновационного потенциала отечественной автомобильной промышленности, обеспечивающая прямую связь между научными исследованиями и материальным производством в отрасли, а также возможность составления перспективного прогноза развития отрасли с учетом обратных связей между ними;

обоснована дальнейшая либерализация отрасли, проникновение в сегмент международного рынка, а также пересмотр каждого вида отчислений и налогов в системе с учетом взаимодействия отечественного автопрома с клиентами, особенностей социального медиа и сетевого маркетинга на основе передового зарубежного опыта (CRM, PR & SMM, E-Commerce);

обоснована целесообразность проведения промышленной политики, строго направленной на эффективное управление инновационными процессами, углубление научно-технической интеграции в глобальную автомобилестроительную промышленность, обновление автомобильного парка местной продукцией при государственной поддержке национальных производителей и потребителей автомобильной техники.

**Практические результаты исследования** заключаются в следующем:

разработаны научно-практические рекомендации и предложения по внедрению на предприятиях АО «Узавтосаноат» методов инновационного управления CRM, PR & SMM и E-Commerce, эффективно используемых на автомобилестроительных предприятиях развитых зарубежных стран, путем их анализа;

обоснованы пути государственной поддержки и регулирования в повышении эффективности инновационного управления, использования инвестиционных механизмов на предприятиях автомобильной промышленности Узбекистана;

разработана стратегия развития инновационного управления в автомобилестроении, предложена модель и алгоритм прогнозирования перспектив развития Национальной автомобильной промышленности.

**Достоверность результатов исследования** объясняется тем, что использованные подходы, методы и теоретические данные были получены из официальных источников, эффективность представленного анализа и опытно-экспериментальной работы была основана посредством математико-статистических методов, выводы, предложения и рекомендации были внедрены в практику, полученные результаты были подтверждены компетентными организациями.

**Научная и практическая значимость результатов исследования.**

Научная значимость результатов исследования заключается в возможности использования разработанных научно-практических предложений и рекомендаций при проведении научных исследований по совершенствованию УИП на предприятиях автомобильной промышленности в регионах республики, при разработке государственных и региональных программ, направленных на развитие отрасли.

Практическая значимость результатов исследования заключается в возможности использования предлагаемых организационно-экономических механизмов совершенствования УИП в автомобильной промышленности в деятельности Министерства инновационного развития Республики Узбекистан, субъектов АО «Узавтосаноат», а также при разработке мероприятий по реализации задач, поставленных в Стратегии действий по пяти направлениям развития Республики Узбекистан.

**Внедрение результатов исследования.** На основе полученных научных результатов по совершенствованию управления инновационными процессами на предприятиях автомобильной промышленности, внедрены:

критерии комплексной оценки ОТПУ на основе балльной системы по направлению организации производства и организации труда в деятельность совместного предприятия GM-Uzbekistan (справка АО «Узавтосаноат» от 25 ноября 2020 года № 17/04-25-1702). В результате практического применения этого предложения достигнуто совершенствование инновационного процесса на предприятиях автомобильной промышленности;

модель обоснования инновационного потенциала отечественной автомобильной промышленности, обеспечивающая прямую связь между научными исследованиями и материальным производством в отрасли, а также возможность составления перспективного прогноза развития отрасли с учетом обратных связей между ними внедрена в деятельность субъектов системы АО «Узавтосаноат» (справка АО «Узавтосаноат» от 25 ноября 2020 года № 17/04-25-1702). Благодаря применению этих предложений стало возможным дальнейшее повышение эффективности УИП на предприятиях отрасли;

предложения, разработанные на основе передового зарубежного опыта (CRM, PR и SMM, электронная коммерция) с учетом особенностей отечественного автопрома внедрены в деятельность предприятий и организаций системы АО «Узавтосаноат» (справка АО «Узавтосаноат» от 25 ноября 2020 года № 17/04-25-1702). В результате реализации данного предложения на практике достигнуто совершенствование инновационных процессов на предприятиях автомобильной промышленности, а также созданы дополнительные возможности для повышения рентабельности, производственных мощностей, увеличения объемов экспорта и снижения цен на продукцию;

предложения по целесообразности проведению промышленной политики, строго направленной на обновление автомобильного парка местной продукцией при государственной поддержке отрасли внедрены в деятельность предприятий и организаций системы АО «Узавтосаноат» (справка АО «Узавтосаноат» от 25 ноября 2020 года № 17/04-25-1702). Благодаря практическому применению этих предложений и рекомендаций достигнуто совершенствование механизмов государственного регулирования инновационных процессов на предприятиях автомобильной промышленности.

**Апробация результатов исследования.** Результаты исследования обсуждались на 3 республиканских и 2 международных научно-практических конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** Всего по основному содержанию и результатам диссертационной работы опубликовано 9 научных работ, в том числе 2 зарубежных и 3 отечественных журналах, признанных ВАК, 4 статьи в других научных журналах и сборниках тезисов.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений, общий объем которых составляет 148 страниц.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **Введении** обоснованы актуальность научного исследования, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий в республике, касающихся темы диссертации, изложены научная новизна и практические результаты исследования, раскрыта научная и практическая значимость полученных результатов, приведены сведения о внедрении в практику результатов исследования, опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«Теоретико-методологические основы управления инновационными процессами автомобильной промышленности»** проанализированы содержание и сущность УИП на предприятиях, особенности подходов УИП в устойчивом развитии предприятий автомобилестроения, передовой зарубежный опыт в условиях перехода к инновационной экономике.

Современная трактовка понятия инновации – это нововведение, обладающее высокой эффективностью, а также конечный результат своей человеческой интеллектуальной деятельности, своего творческого процесса, новшеств и открытий, которые отличаются от предыдущих объектов.

В исследовании отмечено, что инновационное управление деятельностью предприятия включает в себя такие сложные процессы, как установление стратегических и тактических целей, разработку системы стратегий, прогнозирование ее перспектив с учетом неопределенностей и рисков, формирование инновационных и инвестиционных портфелей, стратегическое и оперативное планирование, создание, внедрение и производство научных работ, оперативное управление и контроль, совершенствование организационных структур, управление персоналом, выбор инновационных проектов и оценка эффективности, поиск процесса принятия управленческих решений, рыночной конъюнктуры, конкуренции и поведение конкурентов, рыночных пробелов, разработка инновационных маркетинговых стратегий и тактик, управление формированием каналов продаж, продвижение новшеств, открытий на рынке, формирование инновационной стратегии предприятия, ликвидация рисков, диверсификация.

В частности, внедрение маркетинга на предприятиях автомобилестроения с использованием инновационных подходов на каждом из вышеперечисленных этапов приводит к совершенствованию инновационных подходов в данной области. Мировая практика показала, что снижение темпов продаж на предприятиях автомобилестроения приведет к накоплению готовой продукции на рынке и обострению конкуренции.

При обновлении автомобилей менеджеры используют стратегии для улучшения характеристик, качества, внешнего вида автомобилей, улучшения качества и функциональности автомобилей, продолжительности жизни, надежности, скорости и вкуса, для привлечения новых пользователей и интенсификации потребления.

Анализ показывает, что в мировом автомобилестроении наблюдается тенденция передачи некоторых комплектующих и функций небольшим производителям: компоненты НИОКР, дизайн, унификации, сборки систем и модулей. Такие изменения позволяют автопроизводителям повысить производительность, снизить себестоимость и улучшить качество автомобилей.

Анализ показателей мирового автомобилестроения показал, что мировой автомобильный рынок находится на пределе насыщения в связи с обстоятельствами и негативными тенденциями, возникшими в мировой финансовой системе в последующие годы. Согласно анализу, проведенному Международной организацией JATO на авторынках 57 стран мира, в 2019 году продано 44,03 млн. автомобилей, а в 2018 году этот показатель составил 42,49 млн. шт., который увеличился по сравнению с прошлым годом на 3,6 процентов.

**Таблица 1**

**Страны с наибольшей продажей автомобилей на мировом авторынке в 2020 году<sup>10</sup>**

№	Страны	Количество проданных автомобилей	Рост по сравнению с 2019 годом, +, - в %
1.	Китай	19 790 000	- 2,0
2.	США	14 451 000	- 15,0
3.	Япония	3 810 000	-11,0
4.	Германия	2 918 000	-19,0
5.	Индия	2 455 000	-18,0
6.	Бразилия	1 955 000	-27,0
7.	Южная Корея	1 855 000	+5,0
8.	Франция	1 650 000	-24,0
9.	Великобритания	1 631 000	-28,0
10.	Россия	1 599 000	-9,0
11.	Канада	1 586 000	-20,0
12.	Италия	1 381 000	-27,0

Кроме того, в таблице 1 выше представлены статистические данные 12 стран с наибольшим потенциалом на мировом автомобильном рынке в 2020 году. В числе самых продаваемых автомобилей в 2020 году высокая доля абсолютного прироста достигнута Китаем (19,79 млн.), США (14,51 млн.), Японией (3,8 млн.), по сравнению с 2019 годом, за исключением Южной Кореи (+5,0 %), произошло снижение примерно на 2-27 % во всех странах.

Согласно анализу, хотя доля автомобильной промышленности в развитых странах составляет всего 3 процента, важность этого сектора в экономике промышленно развитых стран считается высокой. В частности, велика роль в развитии промышленности и транспорта, доля производства автомобилей в валовом промышленном продукте США составляет 14-15 процентов, в грузообороте - свыше 40 процентов. В Узбекистане доля автомобильной промышленности в ВВП страны составляет 6,6 процента, а в валовом промышленном продукте - 11,7 процента. Объем производства промышленной

<sup>10</sup> <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html> асосида муаллиф ҳисоб-китоблари



продукции в 2019 году составляет 26,8 трлн.сумов, экспорт отраслевой продукции - 59 млн.долл. США, а экспорт легких автомобилей - 24 млн.долл.США, экспорт автобуса и грузовых автомобилей - 21 млн.долл.США. Общий объем в нашей республики в 2019 году составил 35,4 млн. долл.США, импортировано 2,8 тыс. легковых автомобилей.

Модели автомобильной промышленности Узбекистана морально устарели, жизненный цикл в среднем составляет 10-11 лет, а уровень автомобилизации составляет 75 единиц на 1000 человек. Низкий уровень автомобилизации или обеспеченности населения автомобилями свидетельствует о серьезных проблемах в системе реализации продукции, в частности, об отсутствии совершенствования льготной системы автокредитования.

Поскольку норма производства одной модели составляет 100 тысяч автомобилей в год, небольшие объемы производства составляют даже менее 35 тысяч, что не позволяет ни одному автопроизводителю достичь уровня точки безубыточности. Это также удорожает себестоимость локализации продукции и приводит к неэффективности проектов локализации.

По состоянию на 1 января 2020 года объем потенциального объема автомобильной продукции не превышает 5 процентов, а в будущем в результате активного ввоза брендов стран СНГ в Узбекистан, необновления существующих моделей автомобилей, барьеров в нетарифном импорте, льготного автокредитования, постепенного отказа от государственной поддержки могут увеличиться до 25-30 процентов.

Кроме этого развитие автомобилестроения ограничивается нехваткой квалифицированных инженерных кадров, отсутствием необходимого научного потенциала для создания и внедрения перспективных инновационных технологий. Кроме того, уровень развития частного инжиниринга также остается низким из-за отсутствия адекватных лабораторий, оснащенных современным исследовательским оборудованием, недостаточной реализации государственных программ по стимулированию исследований и разработок. Собственником единственного крупного участника отраслевого рынка - АО «Узвтосаноат» является государство, что снижает инвестиционную привлекательность отрасли.

Как показали исследования, в последние годы в нашей республике был разработан и реализован ряд мер, направленных на устранение существующих негативных ситуаций в этой сфере, с целью максимизации производства в автомобильной промышленности и развития кооперации со смежными отраслями промышленности, к 2025 году запланировано освоение проектов по прокату стали на базе АО «Ташкентский металлургический завод», что позволяет сэкономить 35 млн.долл.США в год, по производству автомобильных шин на Ангренском резинотехническом заводе, алюминиевых деталей из вторичного алюминия на базе «Узиккимламчиранглиметалл», эпоксидной, меламиновой и алкидной смолы на АО «Узкимесаноат», поливинилхлорида на АО «Навоиазот».

В частности, национальная промышленность автомобилестроения направлена на приближение своей продукции к международным стандартам и

на производство автомобилей в соответствии с требованиями Евро-5 и экологический нормативных требований ЕЭК ООН. В результате этих мер уровень обеспеченности автомобилями увеличится до 116 шт. на 1000 человек, по сравнению с аналогичным периодом первых 5 лет, цена автомобилей бюджетного класса «А» и «В» возрастет до 10 тысяч долларов США. В результате увеличения численности населения, особенно населения среднего класса, цена автомобилей класса «В/С» и «SUV» увеличится до 15 тыс. долл.США. Поэтому главной особенностью УИП в автомобильной промышленности является отсутствие маркетингового комплекса во всех процессах, и без конкретных и специальных расчетов сложно составить сценарии развития не только для автопрома, но и для всей экономики, и необходимо, конечно, не только разрабатывать долгосрочные стратегии развития узбекского автопрома, но сформировать конкретные позиции по прогнозированию развития всей экономики, развитию данной отрасли страны.

Во второй главе диссертации **«Анализ современного состояния УИП на предприятиях автомобильной промышленности в национальной экономике»** проанализированы УИП и вопросы организации на национальных предприятиях автомобильной промышленности, критерии эффективности УИП на предприятиях автомобильной промышленности и обоснованы вопросы оценки государственной поддержки и регулирования.

На основе результатов исследования отмечается, что в условиях жесткой конкуренции вопросы организации достаточно эффективной инновационной деятельности в Узбекистане более сложны, чем в экономически развитых странах. Недостаточный опыт развития инноваций в национальных предприятиях выражается главным образом в том, что на протяжении многих лет предприятия Узбекистана работали в условиях плановой экономики, а в дальнейшем в переходном периоде.

Анализ основных проблем, особенностей и тенденций инновационного развития предприятий республики, адаптация к формированию инновационной экономики позволят повысить конкурентоспособность предприятий, разработать рекомендации по повышению эффективности их деятельности, управлению инновационным развитием.

Концепция развития отечественного автопрома - это попытка государства решить проблемы обеспечения автомобильной промышленности современными автомобильными технологиями, что, в свою очередь, может существенно повлиять на развитие всей экономики, а также повлиять на качество жизни населения. Приоритетом решения этой проблемы является текущее состояние автотранспортного парка, согласно которому 77 процентов транспортных средств в грузовых перевозках, 53 процента - в пассажирских перевозках находятся в непригодном для использования состоянии.

Помимо этого, целесообразно проведение отраслевой политики, строго ориентированной на эффективное использование нестабильных и быстроменяющихся возможностей рыночной экономики в автомобильной промышленности, интеграцию в мировую автомобильную промышленность, государственную поддержку и защиту национальных производителей и

потребителей автомобильной техники, обновление автомобильного парка отечественной продукцией.



**Рис.1. Механизмы планирования и управления новыми проектами в автомобилестроении<sup>11</sup>**

При решении проблемы развития предприятий автомобильной промышленности необходимо пересмотреть научные исследования и разработки, повышающие технологический уровень процесса, связанного с производством конкурентоспособной продукции и автомобилей. Целью научных исследований (НИР) является создание типа продукта с новыми характеристиками, то есть внедрение инноваций в данной области.

На рисунке 1 отражена взаимосвязь стратегии, политики, требований рынка и управления НИР фирм автомобильной промышленности, включая планирование, управление и реализацию научных исследований и проектов. В конце прошлого века, с созданием национальной автомобильной промышленности, производители российских автомобилей того же периода,

<sup>11</sup> Разработка автора

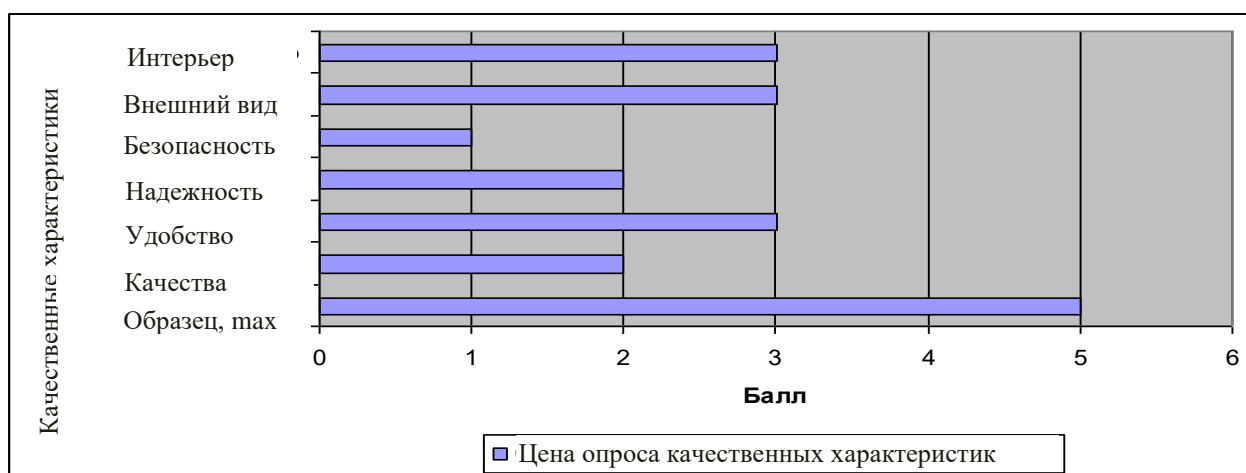
которые производились в Узбекистане, начали сталкиваться с проблемой продажи своей продукции.

По мнению автора, основные причины этого связаны, во-первых, с началом производства в нашей стране национальных автомобилей, которые характеризуются своей компактностью, удобством, относительно низкой стоимостью, с другой стороны, внешними воздействиями на отечественный автопром, то есть применением рычагов протекционистской политики для хранения импортного давления, то есть повышением цен на импортные автомобили.

В последующие годы в Узбекистане, как и в развитых странах автомобильной промышленности, разрабатываются различные маркетинговые программы, направленные на стимулирование продажи автомобилей, например, продажа автомобилей на основе частичного или полного кредита, при этом выплачивается определенный процент от государственной процентной ставки, а также представляются автомобили в лизинг.

Однако, для того чтобы стимулировать автопромышленность в зарубежных странах в течение многих лет, обеспечивать непрерывность продаж, экологическую стабильность, целесообразно широко использовать систему *Trade In* услуг, широко предоставляемых торговыми организациями в нашей стране. Согласно этой системе, при покупке нового автомобиля предлагается обменять на старый, это касается автомобилей, срок производства которых не превышает 3-5 лет, и не распространяется на автомобили, которые находятся в непригодном состоянии. Мы рекомендуем в условиях Узбекистана распространить эти условия для автомобилей с более чем 7-10-летним сроком эксплуатации.

На рисунке ниже представлены результаты социологического опроса по пятибалльной шкале, проведенного нами среди покупателей отечественных автомобилей в рамках данного исследования (см. рис. 2).



**Рис.2. Оценка качества отечественных автомобилей потребителями<sup>12</sup>**

<sup>12</sup> Разработано автором на основе результатов социологического опроса

Анализируя результаты вышеприведенного опроса, представленного на рисунке 2, можно сделать вывод, что показатели качества наших отечественных автомобилей ниже средних, так как они в среднем по 6 основным показателям составляют 2.3 балла. Для сравнения - средние показатели японских автопроизводителей по тому же качеству находятся в диапазоне от 4 до 5 баллов.

Причина в том, что в промышленно развитых странах, в частности, в США в автомобильной и смежных отраслях работают около 16-17 процентов от общего числа занятых, в Иране - 11,39 %<sup>13</sup>, в то время как в Узбекистане к концу 2019 года около 200 тысяч человек или 1,5 процента от общего числа занятых работают в автомобильной промышленности<sup>14</sup>.

В таблице 2 представлен анализ динамики производства автомобилей и деталей в Узбекистане в 2000-2019 годах. По его словам, объем производства легковых автомобилей в республике в 2000 году составил 30700 единиц, к 2019 году он составил 253421 единицу или увеличился в 8,2 раза. Также почти в 3 раза увеличилось производство автобусов, вместо 483 единиц в 2000 году составило 1512 единиц в 2019 году.

Кроме того, производство грузовых автомобилей в 2000 году составило 102 единицы, а к 2019 году достигло 5052 единиц или производство грузовых автомобилей увеличилось почти в 50 раз.

Согласно нашему анализу, в 2000 году обеспеченность автомобилями на 1000 жителей составило 49 единиц, а к 2018 году, несмотря на то, что население увеличилось почти на 4-5 млн. человек, этот показатель увеличился на 20 ед. и составил 69 автомобилей<sup>15</sup>.

**Таблица 2**

**Динамика производства автомобилей и  
деталей в Республике Узбекистан в 2000-2019 годах<sup>16</sup>**

Наименование	Единица измерения	2000 год	2005 год	2015 год	2018 год	2019 год
Легкие автомобили	шт.	30 700	101 010	185 350	220 667	253 421
Автобусы	шт.	483	199	754	949	1 512
Грузовые автомобили	шт.	102	57	4 406	4 232	5 056
Аккумуляторы для автомобилей	тыс.шт.	-	173	631400	764800	732300

Стоит отметить, что внедрение любой инновации или совершенствование инновационных процессов в компании и ее желаемой структуре требует определенных затрат.

<sup>13</sup> Сабери Б. Характеристика, место и роль автомобильной промышленности в современной структуре машиностроения Ирана// Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2017. – Т. 25. № 3. – С. 405-416

<sup>14</sup> [http://web.stat.uz/open\\_data/uz/Labor%20market\\_uzb.pdf](http://web.stat.uz/open_data/uz/Labor%20market_uzb.pdf)

<sup>15</sup> Расчеты автора

<sup>16</sup> Расчеты автора на основе данных Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике



В системе АО «Узавтосаноат» из года в год осуществляется широкий спектр инновационных процессов и затрат, если в 2000 году расходы на эту сферу составили 11 млн. 741 тысяч сумов, то к 2019 году они увеличились почти в 50 раз и составили 528 млн. 777 тысяч сумов. Об этом свидетельствует тот факт, что затраты на технологические, маркетинговые и организационные инновации в автомобильном секторе растут из года в год, а работы по научным исследованиям и опытно-конструкторским разработкам (НИОКР) ведутся интенсивно.

Согласно докладу, опубликованному американской консалтинговой фирмой **AlixPartners**, автомобильный кризис в мире ускоряется, в 2018 году снижение продаж наблюдалось в 3 крупнейших странах мира - в Китае, США и Европе. Сокращение продаж в Китае в 2018 году составило 6 процентов по сравнению с 2017 годом, в Германии - 10 %.

По состоянию на первый квартал 2019 года объем глобальной продажи автомобилей снизился на 5,5 процента, а во втором квартале в Германии - на 13 процентов. В основном в компаниях «Даймлер», «Фольксваген», «Дженерал Моторс» и «Форд» продажи упали очень сильно. В 2020 году существует вероятность снижения до 15 процентов из-за глобальной пандемии COVID-2019. Однако в Китае в 2018 году этот показатель составил 27 млн. автомобилей, а в 2019 году продано 25 млн. автомобилей, и как ожидается такая тенденция сохранится до 2023 года<sup>17</sup>.

По нашему мнению, основной причиной негативных тенденций на мировом автомобильном рынке является снижение темпов экономического роста в таких странах, как Китай, ЕС, которые являются одной из крупнейших стран-производителей и потребителей, различные санкции, введенных США против многих стран, а также глобальная пандемии COVID-2019, начавшаяся в конце 2019 года.

В 2017-2019 годах 16 автомобильных заводов в мире были сокращены, и более 120 тысяч человек потеряли работу из-за снижения экологических требований и перехода на «зеленые автомобили». Однако к 2021 году будет выпущено 30 новых моделей электроавтомобилей, и за счет сокращения мирового рынка им будет очень трудно покрыть себя.

По некоторым расчетам и прогнозам, происходит массовое использование услуг такси, переход от коллективного использования автомобилей к массовому использованию таких форм, как *каршеринг*, процесс отказа от индивидуальных автотранспортных средств, и мировое автомобилестроение может столкнуться с серьезными проблемами в ближайшем будущем.

На наш взгляд, в связи с кризисом пандемии COVID-2019, который происходит сегодня в мире, это число может либо снова увеличиться, либо снизиться производство, объем продаж продукции не только в других автомобильных компаниях, но и в других отраслевых компаниях.

В диссертации отмечается, что низкая производительность отечественного автомобилестроения указывает на необходимость разработки новых критериев

---

<sup>17</sup> В.Абатуров. Автомобильные вызовы. Экономическое обозрение 2019. № 9, – С.67-71.

оценки управления инновационными процессами (УИП). Поэтому такой критерий эффективности УИП диктует переход к рациональным формам и методам организации производства на отечественных автомобильных предприятиях. Для обоснования критерия эффективности УИП мы предлагаем комплексную оценку организации труда, производства и управления (ОТПУ) на предприятиях автомобильной промышленности.

Уровень критерия ОТПУ рассчитывается по балльной оценке. Выделяются две группы показателей: первая характеризует уровень организации производства (*надежность технологических процессов, использование энергоресурсов и др.*); вторая характеризует уровень организации труда (*использование рабочего времени, общая и техническая квалификация работников и др.*).

По каждому показателю определяется коэффициент, характеризующий соотношение между его фактическими (отчетными) и нормативными (базовыми) значениями.

Для показателей первой группы определяется коэффициент  $y_{учтэ} = 0,7$  балла, для второй группы  $y_{мтэ} = 0,3$ .

Общий коэффициент уровня ОТПУ (за определенный период) рассчитывается как частный случай деления суммы всех коэффициентов (с учетом значения баллов) на их количество, т. е.:

$$K_{\Sigma} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{i_{учтэ}} y_{учтэ}}{n} + \frac{\sum_{i=1}^m K_{i_{мтэ}} y_{мтэ}}{m} \quad (1)$$

где:  $K_{i_{учтэ}}$  - коэффициенты для показателей первой группы от  $i = 1$  до  $i = n$ ;  $K_{i_{мтэ}}$  - для второй группы те же  $i = 1$  до  $i = m$ .

По результатам определения величины ОТПУ для предприятий автопрома рекомендуется разработать меры, влияющие на следующие коэффициенты:

а) *характеризующие уровень производства* - факторы производительности труда, надежность производственных линий, потери энергоресурсов, качество технологий производства, повреждения, постоянные затраты;

б) *характеризующие уровень организации труда* - рабочее время, трудовая дисциплина, интенсивность труда, общая и технологическая квалификация рабочих, квалификация инженерно-технического персонала, стабильность персонала и труда, обеспечение мер безопасности средствами защиты, осуществление организационно-технических мероприятий, организационные инновации и малая механизация, подготовка к ремонту, обеспечение ремонтного персонала нормализованными работами, механизация их условий труда, планирование производства, рациональная работа.

Рекомендуется использовать показатели уровня ОТПУ в системе материального стимулирования работников автомобильных предприятий.

Итак, на данный момент стоит обсудить вопрос о необходимости государственной поддержки предприятий автомобилестроения и ее оценке экспертами.

Недоверие клиентов до сих пор было одной из центральных проблем АО «Узавтосаноат», кроме этого непрозрачная продажа, высокие цены, длительные поставки и отсутствие обратной связи также негативно влияют на деятельность компании. Также очень низок уровень использования производственных мощностей, который составляет 47 процентов. В условиях меняющейся рыночной конъюнктуры и высоких темпов инфляции низкий уровень заработной платы (*средняя заработная плата 1,2 млн. сумов*) в АО «Узавтосаноат» свидетельствует о низком уровне мотивации работников. Это, в свою очередь, приводит к оттоку квалифицированных рабочих, «мозгов» на уровне предприятия.

Следует отметить, что, в отличие от негативного влияния этих факторов, производительность труда работников в АО «Узавтосаноат» очень низкая, время изготовления 1 автомобиля составляет 52 часа. Одним из наиболее «подводных камней» в деятельности АО «Узавтосаноат» считается высокий уровень зависимости от импорта. В частности, импорт в доле комплектующих в 2019 году составил 80 процентов.

В целях реализации корпоративной IT-стратегии на предприятиях автомобильной промышленности целесообразно, прежде всего, внедрить систему «SAP» (*System Analysis and Programm development*), регулировать процессы, обеспечить прозрачность и точность информации, создать единую базу данных. Также необходимо будет перевести документооборот в электронную систему, снизить затраты за счет автоматизации расчета, внедрить электронную систему документооборота и централизованную инфраструктуру, добиться высокой эффективности использования IT -ресурсов за счет обеспечения информационной безопасности, объединить серверные и программные технологии, централизованное хранение данных.

В исследовании отмечается, что передовые зарубежные страны приняли **CRM** (*Customer Relationship Management, Система управления взаимоотношениями с клиентами*), **PR & SMM** (*Public relationship and Social Media Marketing, маркетинг в сфере работы, связи и отношений с общественностью, социальной меди и отраслевого маркетинга*), а также **E-Commerce** (электронной коммерции), которые считаются одним из основных направлений применения инновационных процессов на предприятиях автомобильной промышленности.

В результате реализации вышеуказанных реформ и мер производительность труда на предприятиях системы АО «Узавтосаноат» увеличится до 50 процентов, доля дополнительных цен увеличится до 25-50 процентов, рентабельность увеличится до 5 процентов, объем производства и количество выпускаемой продукции увеличатся в 1,4 раза, объем экспорта увеличится в 5,5 раза, а цена продукции снизится на 30 процентов, а уровень обеспеченности населения автомобилями в Узбекистане на 1000 человек достигнет 116 единиц.

По мнению автора, в качестве одной из проблем автомобильной промышленности Узбекистана можно отметить следующее:

- *во-первых*, модели выпускаемой продукции морально устарели (в среднем на 10-11 лет), уровень автомобилизации страны составляет 75 единиц на 1000 человек;

- *во-вторых*, тот факт, что годовая норма автомобилей, выпускаемых в одной модели, составляет менее 100 тысяч, при производстве менее 35 тысяч, не позволяет более чем одному производителю достичь точки безубыточности и делает проекты локализации экономически неэффективными;

- *в-третьих*, сегодня импорт автомобильной продукции составляет менее 5 процентов, а в будущем он может вырасти до 25-30 процентов, если его не поддерживать такими методами, как барьеры государственного нетарифного импорта, льготное автокредитование;

- *в-четвёртых*, возможности расширения экспорта из-за географического расположения республики объективно ограничены из-за относительно высоких транспортных, таможенных и нетарифных барьеров (*до 6 процентов от средней себестоимости автомобиля и 1 процент в России*);

- *в-пятых*, низкая рентабельность отечественных производителей не позволяет покрывать существующие долги коммерческих банков;

- *в-шестых*, собственником единственного крупнейшего участника отраслевого рынка – АО «Узавтосаноат» является государство, что снижает инвестиционную привлекательность отрасли.

В дальнейшем в целях развития конкурентной среды в отрасли и ускорения развития автомобильной промышленности целесообразно поэтапно осуществить реализацию государственной доли в уставных фондах предприятий, производящих комплектующие АО «Узавтосаноат», частным иностранным инвесторам и углубление механизма государственно-частного партнерства в отрасли.

В третьей главе диссертации **«Повышение эффективности управления инновационными процессами на предприятиях автомобильной промышленности Республики Узбекистан»** рассмотрены стратегия развития управления инновационными процессами на предприятиях автомобильной промышленности, модель и алгоритм прогнозирования перспектив развития национальной автомобильной промышленности, пути эффективного использования механизмов инвестирования в управление инновационными процессами на предприятиях автомобильной промышленности Республики Узбекистан.

Говоря о совершенствовании механизмов и систем управления необходимо упомянуть систему решения проблем, возникающих на предприятии, в частности, проблем, связанных с некоторыми перебоями на предприятиях «GM UZBEKISTAN», СП «JV MAN AUTO - UZBEKISTAN», ООО «САМАВТО». Нашим национальным автопроизводителям также необходимо организовать работу на основе опыта одной из крупнейших компаний мировой автомобильной промышленности - системы решения проблем концерна «Toyota».

Компания «Toyota» создала развитую систему, которая предоставляет сотрудникам инструменты и ресурсы для выявления и решения проблем.

Конечно, закрытие производственной линии - это чрезвычайная ситуация, и ее планируется решить в кратчайшие сроки. Если сотрудники не будут скоординированы и действовать быстро, приостановка производства будет иметь систематический характер. Сотрудники могут надеяться на помощь, когда они попали в беду, и не боятся быть наказанными. Таким образом, возникнет желание повысить эффективность. О благополучии финансовых показателей компании «Toyota» и высоком уровне качества ее продукции свидетельствует тот факт, что метод «останови и исправь» успешно работает.

Еще одной рекомендацией, которую мы предлагаем внедрить в деятельность отечественных автопроизводителей, является инновационный метод упрощения решения проблем, который успешно применяется японскими автомобильными компаниями. Здесь речь идет о применении отчета в формате «А3», который успешно используется компаниями «Toyota», «Honda» и другими японскими автопроизводителями.

В своей диссертационной работе автор исходил из необходимости разработки модели и алгоритма расчета инновационного потенциала автомобильной промышленности Узбекистана. Важность разработки моделей формирования, использования и развития инновационного потенциала (ИП) свидетельствует о том, что она во многом определяет структуру, масштабы и темпы инновационного развития предприятий и отрасли в целом. Для того чтобы разработать модель развития ИП, мы рассмотрим взаимодействие между ее компонентами, наукой и производственным потенциалом. В этом процессе различают прямые и обратные связи. Прямые или непосредственные связи определяются следующими:

- уровнем материального производства и зависимости от потребностей выбора основных направлений инновационных разработок;

- значением основных инструментов, которые могут быть выделены обществом в сферу науки на данный момент;

- количеством сотрудников, которые могут быть трудоустроены в инновационных разработках (*в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, проектно-технологических организациях и т.д.*). Иными словами, такая взаимосвязь определяет зависимость инновационного потенциала от уровня развития материального производства.

А противоположные связи описывают влияние научных исследований и разработок на предметы труда, создание нового орудия труда с помощью инновационных разработок, изменение положения человека в производственном процессе, которые описаны ниже.

Эти отношения определяют зависимость материального производства от масштаба ИП сферы, которая рассчитывается по следующей формуле:

$$C = K \times R \times Q, (2)$$

где: *C* - потенциал; *K* – среднегодовая численность работников, занятых в системе; *R* – среднегодовая стоимость основных фондов системы; *Q* – коэффициент вытеснения.

При расчете производственной мощности коэффициент вытеснения рассчитывается по следующей формуле:

$$Q = \frac{\text{ГОАПУ}}{\text{ГОМАП}}, \quad (3)$$

где: ГОАПУ - годовой оборот автомобильной промышленности Узбекистана; ГОМАП - годовой оборот мировой автомобильной промышленности;

Регрессионная модель развития инновационного потенциала отрасли строится следующим образом:

$$p_i(t) = A_i P_i(t) + \alpha_i, \quad i = 1, \dots, n, n+1, \dots, n+m \quad (4)$$

$$W_i(t) = B_i P_i(t) + C_i P_i(t) + \beta_i, \quad i = 1, \dots, n \quad (5)$$

$$p_i(t) = k r_i(t) q_i(t) \quad i = 1, \dots, n, n+1, \dots, n+m \quad (6)$$

$$P_i(t) = K_i R_i(t) Q_i(t) \quad i = 1, \dots, n \quad (7)$$

где:  $W_i(t)$  - величина валовой продукции  $i$ -го предприятия отрасли в  $t$ -году;  $R_i(t)$  - среднегодовая численность работников  $i$ -го предприятия отрасли в  $t$ -году;  $Q_i(t)$  - среднегодовая стоимость основных фондов  $i$ -го предприятия отрасли в  $t$ -году;  $r_i(t)$  - среднегодовая численность работников, занятых в научных организациях, обслуживающие  $i$ -ое предприятие отрасли в  $t$ -году;  $q_i(t)$  - среднегодовая стоимость основных фондов научной организации, обслуживающее  $i$ -ое предприятие отрасли в  $t$ -году;  $K, k$  - коэффициенты вытеснения;  $B_i$  - коэффициент эффективности использования потенциала  $i$ -го предприятия отрасли в  $t$ -году;  $A_i$  - коэффициент влияния производственного потенциала  $i$ -го предприятия на научный потенциал обслуживающих его организаций;  $C_i$  - коэффициент влияния научного потенциала организаций, обслуживающие  $i$ -ое предприятие;  $n$  - количество предприятий, производящих автомобили в отрасли;  $m$  - количество вспомогательных производственных предприятий отрасли.

4-е уравнение показывает прямую взаимосвязь между научно-исследовательскими организациями отрасли и материальным производством, а 5-е уравнение – противоположную взаимосвязь между ними, переменные  $\alpha_i, \beta_i$

представляют взаимосвязь внутренних и внешних факторов, влияющих на отрасль.

$A_i, B_i, C_i, \alpha_i, \beta_i$  определяется на основе статистических данных с использованием метода корреляционного анализа коэффициентов. Решая эту систему уравнений относительно  $t$ , можно получить прогноз развития инновационной и производственной мощности отрасли. Также с помощью этого прогноза можно будет получить ответы на вопросы о том, какими ресурсами будет обладать инновационный потенциал в разные промежутки времени, к каким отраслям они придутся.

В процессе исследования, в результате решения вышеперечисленных уравнений на основе конкретных реальных статистических данных автомобильной промышленности Республики Узбекистан, мы сформируем формулу соотношения между производственным и инновационным потенциалом:

$$U = 18,217 \ln(x) - 75,663. \quad (8)$$

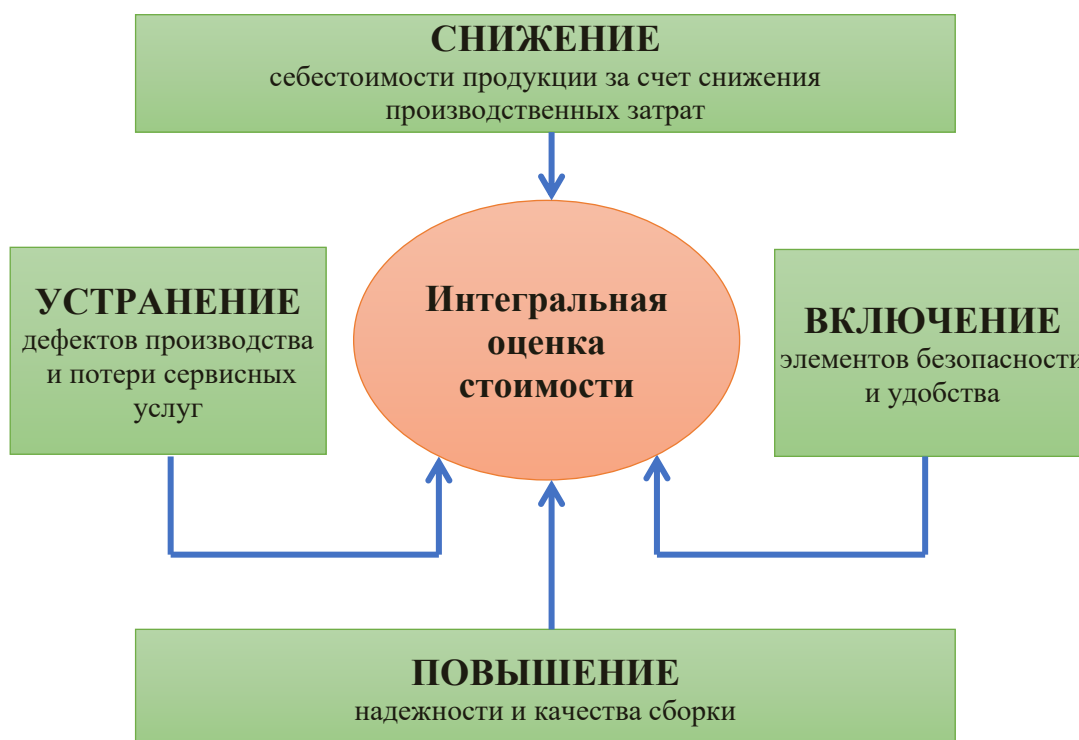
Также найдено уравнение, связывающее производственный потенциал отраслевой продукции:  $U_2 = 5,75 - X_1 + 15,76 - X_2 + 1907,7. \quad (9)$



Используя разработанную формулу, можно спрогнозировать развитие отрасли в зависимости от изменения инновационного и производственного потенциала.

По мнению автора, одной из *основных проблем* управления инновационными процессами на отечественных автомобильных предприятиях является *низкое качество* автомобилей, создаваемых автопроизводителями. *Вторая проблема* - низкий уровень обслуживания.

Поэтому для выявления предлагаемых альтернатив компания должна изучить основную альтернативную продукцию, предлагаемые другими производителями в этой области, и по результатам анализа сделать выводы о том, почему потребители выбирают тот или иной вариант. Кривая стоимости рассматриваемых альтернатив характеризует конкурентную среду. В результате можно сделать вывод, о том, какие конкурентные преимущества должна развивать компания, чтобы привлечь в свою сторону потенциальных потребителей продукции, услуги. Отвечая на эти вопросы, мы определили основные направления работы по созданию качественного и конкурентоспособного продукта (рис.3), приступили к созданию кривой стоимости, которая обеспечила бы необходимый поток потребителей (рис.4).

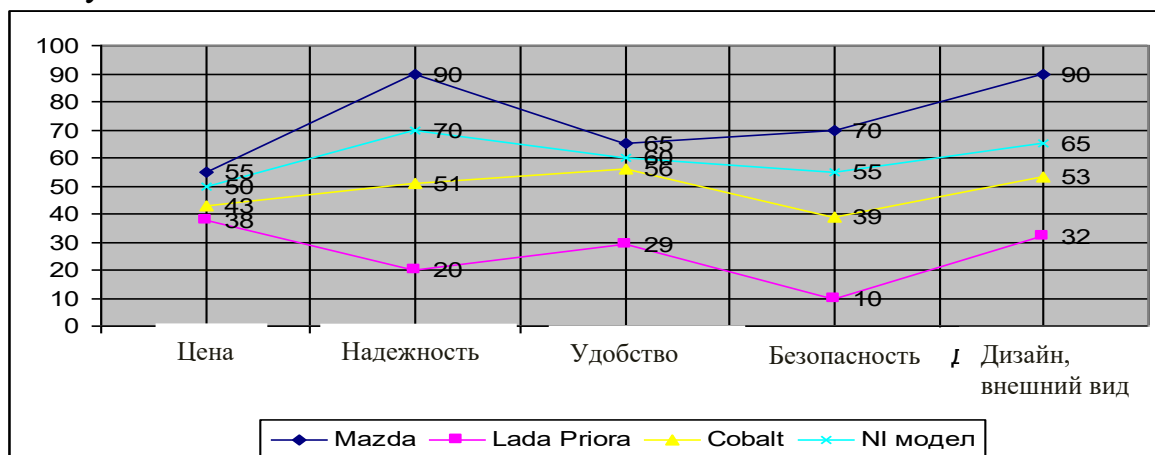


**Рис.3. Модели взаимодействия интегральных факторов оценки инновационных решений**<sup>18</sup>

В этой ситуации мы сравниваем три модели одного и того класса: *Mazda II*, произведенную в Японии, одного из лидеров продаж за последние четыре года, *Lada Priora*, произведенная в России и *Cobalt*.

<sup>18</sup> Разработка автора

На основе трех моделей, перечисленных выше, сравнивая их с точки зрения пяти основных показателей, мы разработали новую схему ценностей, получившую название «Новая модель».



**Рис.4. Динамика интегральной оценки стоимости инновационных решений<sup>19</sup>**

Для создания новой кривой стоимости были использованы основные элементы (рис. 4), что позволило нам разработать следующие рекомендации:

1. Производственные затраты можно уменьшить, приняв решения, которые дают несколько кардинальных изменений.

По такому показателю, как эффективность труда, мы занимаем следующее место в рейтинге стран мира, где производятся автомобили. Если обратить внимание на показатели концерна «АвтоВАЗ», его работники собирают 2,5 тысячи автомобилей в год, на заводе работают 120 тысяч человек. В Узбекистане ситуация относительно лучше, чем в российском автопроме, на заводах GM Uzbekistan один рабочий собирает в среднем 3,9 автомобиля в год, на заводах компании работает более 25 тысяч рабочих.

Однако следует сказать, что общемировой показатель составляет 8 автомобилей на одного работника, европейский показатель - 9 автомобилей, а японский - 16 автомобилей.

2. Необходимо добавить подушку безопасности SRS, соответствующую европейским стандартам качества. Результаты наших исследований показали, что низкое качество внутренней подушки безопасности при дорожно-транспортных происшествиях приводит к увеличению частоты различных травм. Кроме того, необходимо добавить систему управления торможением ABS против торможения в качестве основного комплектующего автомобиля.

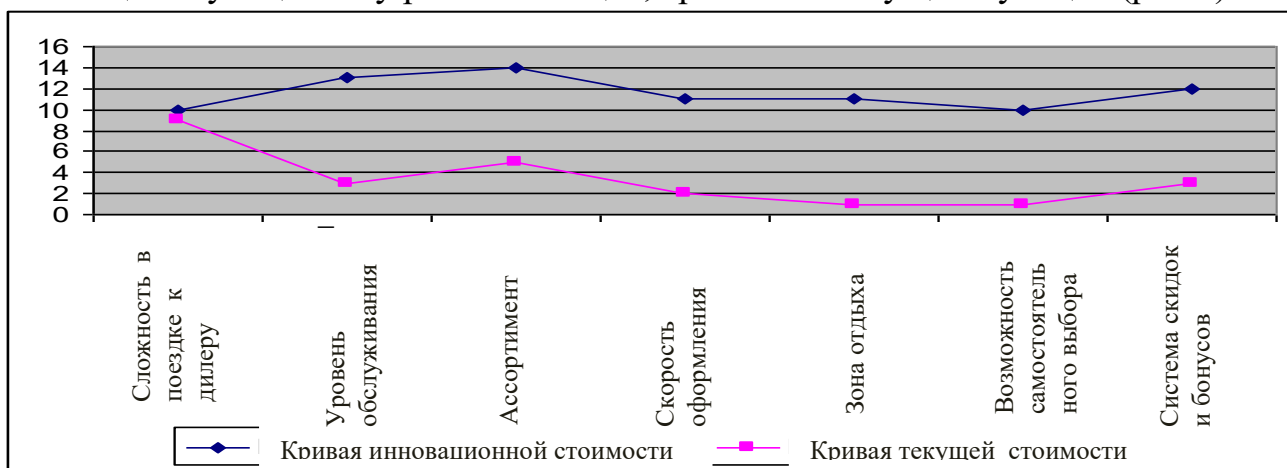
3. Повысить качество сборки и производства комплектующих автомобилей посредством усиления контроля над производственным процессом и стандартизации. Необходимо снизить вероятность коррозии, вероятности появления ржавчины, улучшить качество корпуса автомобиля.

4. Полное устранение или сокращение дефектного производства, которое очень много встречается в отечественном производстве. Участились случаи,

<sup>19</sup> Расчитаны автором на основе социологического опроса

когда покупатели идентифицируют оштукатуренные и окрашенные участки на задней панели новой машины. Примером этого является неисправный автомобиль Cobalt, который уже несколько месяцев крутится в социальной сети. В этом случае необходимо наложить штрафные санкции на службу контроля за то, что выставили на продажу неисправный автомобиль и меры вплоть до их увольнения.

Автор предлагает производителям и дилерам автомобильной промышленности применить инновационную систему дистанционного подбора и покупки автомобиля для увеличения объема и уровня продаж. Для покупок вам понадобится только компьютер и интернет. Выбор автомобиля можно сделать как в автосалоне, где продаются автомобили, так и дома. Преимущество этой системы заключается в том, что процесс продажи осуществляется не продавцом, а покупателем на основе независимого отбора. Кроме того, в связи с необходимостью повышения качества обслуживания клиентов мы создали инновационную цепочку розничных цен, сравнив ее с существующей (рис.5).



**Рис.5. Кривая стоимости розничных продаж<sup>20</sup>**

На рисунке 5 мы видим, что кривая текущей стоимости для всех основных показателей ниже, чем предложенная нами новая модель. Потребителям часто бывает трудно выезжать в дилерские офисы продаж автокомпаний Узбекистана. Особенно в этих отдаленных районах магазины, торгующие автомобилями, расположены на окраине города, на окраине района или даже за пределами города, районного центра, что причиняет неудобства покупателям.

По мнению автора, выявление и решение вышеуказанных проблем основано на успешном становлении и развитии местного автопрома, повышении качества выпускаемой продукции, снижении затрат и увеличении продаж, а главное, повышении инвестиционной привлекательности отрасли.

Таким образом, развитие инновационных процессов в долгосрочной перспективе также зависит от колебаний инвестиций. Другие факторы также влияют на инновационную активность УИП через управление инвестициями. Например, внешнеэкономические изобретения и открытия, их экономическое использование путем инвестирования в них, влияют на повышение активности инновационных процессов.

<sup>20</sup> Разработка автора

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследования, проведенные с целью повышения эффективности инновационного управления на предприятиях автомобильной промышленности, позволили нам разработать следующие научные выводы и практические рекомендации. В частности:

1. Современные тенденции инновационных процессов в автомобильной промышленности не направлены на повышение качества отечественных автомобилей и производства комплектующих, в результате чего необходимо принимать более жесткие меры по повышению эффективности управления производственным процессом и стандартизации этих процессов на основе международных требований.

2. Необходимо разработать новую инновационную политику в отношении сервисных услуг, а также в качестве первого шага избавиться от ожиданий, очередей, которые наблюдаются на станциях обслуживания, а также обеспечить конкурентоспособность развитых стран за счет повышения уровня и качества обслуживания.

3. В качестве практических новшеств, необходимо дальнейшее совершенствование новейших стандартных подушек безопасности, тормозной системы АВС, автоматической коробки передач, круиз и климат-контроля, уровня удобства движения, ортопедических сидений, а также дизайна. Также стоит добавить систему датчиков, которая значительно упростит процесс остановки в связи с увеличением числа женщин-водителей в будущем.

4. Для последовательного развития инновационных процессов в автомобильной промышленности необходимо снизить издержки производства, повысить производительность труда. Необходимо усилить сотрудничество с поставщиками комплектующих, чтобы снизить цены на запчасти, или найти других эффективных инвесторов. Потому что, если качественные детали комплектующих будут производиться на местном уровне, то это положительно скажется на конкурентоспособности.

5. В ближайшее время важнейшим приоритетным направлением развития автомобильной промышленности Узбекистана является формирование необходимой инфраструктуры с целью налаживания производства электромобилей и обеспечения их широкой популярности среди потребителей.

6. В соответствии с концепцией развития автомобильной промышленности Узбекистана до 2025 года объем производства должен быть увеличен с нынешних 220 тыс. до 300 тыс. или в 1,4 раза, объем экспорта - с 4,7 тыс. до 25,7 тыс. или в 5,5 раза, уровень чистой локализации по легковым автомобилям - до 55 процентов, а по коммерческим автомобилям - до 30 процентов, объем общего производства за счет крупноузельного сбора до 10 процентов, численность занятых в отрасли до 25-35 тыс. человек или на 1,4 раза.

7. В результате реформ, проведенных в автомобильной промышленности, уровень обеспеченности населения нашей страны автомобилями достигает 116 единиц на 1000 жителей. Для достижения вышеуказанных целей предлагается реализовать ряд мер и мероприятий. В частности:

7.1. В целях повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции и улучшения ее потребительских характеристик необходимо реализовать проекты по изменению дизайна автомобилей, разработке конкретных компонентов для массового производства, обновлению марки автомобилей за счет нового вида качественного и доступного легкого автомобильного производства, проектированию и разработке технологического оборудования, проведению экспериментов и испытаний, внедрению новых технологий в производство.

7.2. Эффективно освоить производство стального проката, автомобильных шин, алюминиевых деталей и других материалов из вторичного алюминия на предприятиях для углубления степени локализации.

7.3. В политике регулирования экспортно-импортных операций необходим поэтапный переход от тарифных мер к нетарифным мерам по защите интересов местных производителей. Также стоит обратить внимание на увеличение объемов экспорта не только в страны СНГ и Ближнего Востока, но и на освоение рынков стран Восточной Европы, Южной Азии, Ближнего Востока и Африки.

7.4. Целесообразно постепенно продавать акции производственных предприятий государственной компании АО «Узавтосаноат» частным инвесторам, в основном иностранным инвесторам.

7.5. В целях дальнейшего развития торговли на внутреннем рынке необходимо внедрить систему электронного заказа «единое окно» в процессе продажи автомобилей и их комплектующих. Данная система предоставляет клиенту возможность в простой форме оформить пользование автокредитами, автострахованием, регистрацией, получением государственного номера на автомобиль, услугой «Trade in» и другими видами услуг.

Автор считает, что последовательная реализация вышеуказанных реформ приведет к дальнейшему совершенствованию правоприменительной практики на предприятиях автомобильной промышленности и устойчивому развитию отрасли.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC  
DEGREES DSc.15/31.12.2020.I.09.04 AT THE TASHKENT STATE  
TRANSPORT UNIVERSITY**

---

**TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS**

**OBIDOV SARVARBEK MUZAFFAR O'G'LI**

**IMPROVING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE MANAGEMENT  
IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY**

**08.00.13 – Management**

**DISSERTATION ABSTRACT  
of the doctor of philosophy degree (PhD) in economic sciences**

**Tashkent – 2021**



The theme of the dissertation of the doctor of Philosophy degree (PhD) in economic sciences was registered at the Supreme Attestation Commission of the Cabinet of Ministries of the Republic of Uzbekistan for B.2018.3.PhD/Iqt777.

The dissertation has been prepared at Tashkent state university of economics

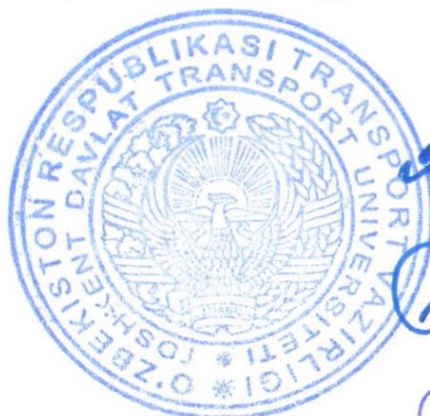
The dissertation abstract in three languages (Uzbek, Russian and English) is placed on the webpage of scientific council (www.tashiit.uz) and informational-educational portal «ZiyoNet» (www.ziyo.net.uz).

<b>Scientific supervisor:</b>	<b>Sharifxodjayev Usman Ulfatovich</b> Doctor of Economic Sciences
<b>Official opponents:</b>	<b>Saidov Mukhammad Ali Khakimovich</b> Doctor of Economic Sciences, Professor
	<b>Gulamov Abdulaziz Abdullayevich</b> Doctor of Economic Sciences, Docent
<b>Leading organization:</b>	<b>National University of Uzbekistan</b>

The Defense of the dissertation will take place on «19» 07 2021 at 10:00 at the meeting of the Scientific Council DSc.15/31.12.2020.I.09.04 on awarding academic degree at Tashkent State Transport University Address: 100167, 1, Temiryulchilar street, Tashkent city. Phone: (0 371) 299-00-01; Fax: (0 371) 293-57-54; e-mail: rektorat@tstu.uz.

The dissertation can be reviewed at the Informational Resource Center of Tashkent State University of Transport (registered under №026). Address: 100167, 1, Temiryulchilar street, Tashkent city. Phone: (0 371) 299-00-01; Fax: (0 371) 293-57-54; e-mail: rektorat@tstu.uz.

The dissertation abstract was distributed on «05» 07 2021.  
(mailing report № 1 on «05» 07 2021).



*[Handwritten signature in blue ink]*

**O.K. Abdurakhmanov**  
Chairman of the scientific council awarding scientific degrees, doctor of economic sciences

*[Handwritten signature in blue ink]*

**S.A. Yuldasheva**  
Scientific secretary of the scientific council awarding scientific degrees, candidate of economic sciences, docent

*[Handwritten signature in blue ink]*

**B.Kh. Turayev**  
Chairman of the academic seminar under the scientific council awarding scientific degrees, doctor of economic sciences

## RESUME of the PhD thesis

**The aim of this research work is** to develop recommendations and proposals to raise the effectiveness of innovative management at the ventures in the automotive industry.

**The object of the research** are enterprises of the automotive industry of the Republic of Uzbekistan.

**The scientific novelty of the research work is as follows:**

criteria have been developed for a comprehensive assessment of the organization of labor, production and management (OLPM) with effective innovative management based on the coefficients of organizing the production and the direction of organization of labor, which characterize the relationship between the actual and standard values of each indicator based on the point system (for the 1<sup>st</sup> group:  $y_{umm}$  = 0,7, for the 2<sup>nd</sup> group:  $y_{umm}$  = 0,3 points);

a model for substantiating the innovative potential of the domestic automotive industry is proposed, which provides a direct link between scientific research and material production in the industry, as well as the possibility of preparing a long-term forecast of the development of the industry by taking into account feedbacks between them;

further liberalization of the industry, penetration into the international market segment, as well as revision of each type of deductions and taxes in the system, by taking into account the interaction of the domestic auto-industry with customers, the features of social media and network marketing based on advanced foreign experience (CRM, PR & SMM, E-Commerce ) were substantiated;

the feasibility of pursuing an industrial policy strictly aimed at effective management of innovation processes, deepening scientific and technical integration into the global automotive industry, updating the car park with local products with the state support from national manufacturers and consumers of automotive equipment were substantiated.

**Implementation of the research results.** Based on the scientific results obtained to improve the management of innovative processes at the enterprises of the automotive industry:

the criteria for a comprehensive assessment of OLPM based on a point system in the direction of production organization and labor organization have been introduced into the activities of the joint venture GM-Uzbekistan (certificate of Uzavtosanoat JSC dated November 25, 2020, No.17/04-25-1702). As a result of the practical application of this proposal, the improvement of the innovation process at the enterprises of the automotive industry has been achieved;

a model for substantiating the innovative potential of the domestic automotive industry, providing a direct link between scientific research and material production in the industry, as well as the possibility of drawing up a long-term forecast of the development of the industry, taking into account feedbacks between them, has been introduced into the activities of the entities of the Uzavtosanoat JSC system (certificate of Uzavtosanoat JSC dated November 25, 2020, No.17/04-25-1702). Owing to the practical application of these proposals, it became possible to further

increase the efficiency of the management of innovative processes (MIP) at the enterprises of the industry;

proposals developed on the basis of advanced foreign experience (CRM, PR and SMM, e-commerce), taking into account the particularities of the domestic auto industry, have been introduced into the activities of enterprises and organizations of the Uzavtosanoat JSC system (certificate of Uzavtosanoat JSC dated November 25, 2020 No.17/04- 25-1702). As a result of the implementation of this proposal in practice, the improvement of innovative processes at the enterprises of the automotive industry has been achieved, as well as additional opportunities have been created to increase profitability, production capacity, increase export volumes and reduce product prices;

proposals on the feasibility of pursuing an industrial policy strictly aimed at updating the car park with local products with the state support of the industry have been introduced into the activities of enterprises and organizations of the Uzavtosanoat JSC system (reference of Uzavtosanoat JSC dated November 25, 2020, No.17/04-25-1702). Owing to the practical application of these proposals and recommendations, the improvement of the mechanisms of state regulation of innovative processes at the enterprises of the automotive industry has been achieved.

**Structure and size of the dissertation.** The structure of the dissertation consists of introduction, three chapters, summary, list of references and applications. The total volume of the dissertation is 148 pages.

**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLICATIONS**

**I бўлим (I часть; part I)**

1. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Автомобилсозлик корхоналарини барқарор ривожлантиришда инновацион жараёнларни бошқаришга ёндашувлар хусусиятлари. // Вестник Хорезмской академии Маъмуна №3/1/ – Хива 2020 г. 50-54 с. (08.00.00. №21)

2. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Приоритетные направления государственной поддержки и управления инновационных процессов в автомобильной промышленности Узбекистана. // Бюллетень науки и практики №7, Россия 2020 год 283-290 с. (17) Open Academic Journals Index

3. Obidov Sarvarbek Muzaffar o'g'li. Criteria For Efficiency Of Managing Innovative Processes In Automobile Industry// Palarch's Journal Of Archaeology Of Egypt/Egyptology, PJAEE, 17 (6) (2020). 3622-3633 p. (3) Scopus

4. Obidov Sarvarbek Muzaffar o'g'li. The main tendencies of development of innovative activity in the automobile building of the Republic of Uzbekistan. // Science and Education in Karakalpakstan №2. – Nukus 2019-year 76-85 p. (08.00.00. №23)

5. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Миллий корхоналарни инновацион ривожлантиришда инновацион жараёнларни бошқаришнинг роли. // Иқтисодиёт ва таълим №1/ – Ташкент, 2019. 29-32-б. (08.00.00. №11)

6. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Автомобилсозлик корхоналарида инновацион бошқаришни шакллантиришда ходимларни рағбатлантиришнинг ахамияти. // ТДИУ “Ўзбекистонда рақамли иқтисодиётни шакллантиришда менежмент ва корпоратив бошқарувнинг ахамияти” мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференцияси маъруза тезислари тўплами. – Тошкент 2020 йил 20 май. 336-341-б.

7. Obidov Sarvarbek Muzaffar o'g'li. The important role of the automobile industry in the development of the modern economy, state and society. // International conference dedicated to “Young economists forum” – Tashkent, TSUE, 2020-year 204-207 p.

**II бўлим (II часть; part II)**

1. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Миллий корхоналардаги инновацион жараёнларни бошқариш. // “Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари рақобатбардошлигини оширишда халқаро стандартларни жорий этиш муаммо ва ечимлар” мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани. – Тошкент: ТДИУ. 2018 йил 18 декабрь. 298-300-б.

2. Обидов Сарварбек Музаффар ўғли. Инновацион жараёнларни бошқаришдаги муаммолар. // “Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари рақобатбардошлигини оширишда халқаро стандартларни жорий этиш муаммо ва ечимлар” мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани. – Тошкент: ТДИУ. 2018 йил 18 декабрь. 292-294-б.

Автореферат ТДИУ Тахририят бўлимида тахрир қилинди.

Қоғоз бичими 60×84 <sup>1/16</sup> Ризограф босма усули. Times гарнитураси.

Шартли босма табағи: 3 б.т. Адади: 60 нусха. Буюртма № 43-9/2021

Нашрга рухсат этилди: 28.06.2021 й.

Тошкент давлат транспорт университети босмахонасида чоп этилди.

Босмахона манзили: 100167, Тошкент ш., Темирийўлчилар кўчаси, 1-уй.