

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

Volume 6, Number 310 (2016), 250 – 258

UDC 625.711.1(100)

T.P.Magay

University “Narxoz”, Almaty, Kazakhstan
akku52@mail.ru

**IMPROVEMENT OF THE MECHANISM OF MANAGEMENT
OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF ENTERPRISES
OF RAILWAY TRANSPORT**

Abstract. The effective functioning of the rail transport system depends on the development of science and technology, broad state support of advanced development of science and education, introduction of scientific and technical results of the formation of modern innovation space and innovation-oriented institutions. In these circumstances, the infrastructure of the transport system and innovative approaches to the management of its elements should be a catalyst for socio-economic and industrial-innovative development of Kazakhstan for the long term, ensuring inter-regional communication within the country and integration of the state's economy into the world system to meet the criteria of modernity, quality and safety. This work proposes the directions of development of mechanism of management of innovative development of enterprises of railway transport. The problems of increase of economic efficiency of innovative projects on railway transport, aimed at the formation and introduction of modern technologies of management of innovative processes.

Key words: management mechanism, innovative development, improving governance, enterprises of rail transport

УДК 625.711.1(100)

Т.П. Магай

Университет «Нархоз», Алматы, Казахстан

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ
ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Аннотация. Эффективное функционирование железнодорожной транспортной системы зависит от развития научно-технологической сферы, широкой государственной поддержки опережающего развития науки и образования, внедрения научно-технических результатов, формирования современного инновационного пространства и инновационно-ориентированных институтов. В этих условиях инфраструктура транспортной системы, а также инновационные подходы в управлении ее элементами, должны стать катализатором социально-экономического и индустриально-инновационного развития Казахстана на долгосрочную перспективу, обеспечив межрегиональную связь внутри страны и интеграцию экономики государства в мировую систему, соответствовать критериям современности, качества и безопасности. В данной работе предлагаются направления развития механизма управления инновационным развитием предприятий железнодорожного транспорта. Рассмотрены проблемы повышения экономической эффективности инновационных проектов на железнодорожном транспорте, направленных на формирование и внедрение современных технологий управления инновационными процессами.

Ключевые слова: менеджмент, механизм, инновационное развитие, совершенствование управления, предприятия железнодорожного транспорта

Введение. Как свидетельствует мировой опыт, эффективное функционирование экономических систем напрямую зависит от степени развития сферы высоких технологий, разработок и производства научно-технической продукции. Не случайно, вопросы инновационного развития в последние годы находятся в центре внимания экономистов.

Кризисное состояние мировой экономики сопровождается снижением ее роста, замедлением инновационного развития. Данные условия требуют изучения и оценки возможностей развития системы управления инновационными процессами в республике. Инновационная деятельность становится фактором, фундаментом научно-технического развития. А это зависит от качества инновационных разработок НИИ, заинтересованности венчурного бизнеса, инновационных предприятий, готовности финансовых институтов к преобразованиям, и от системы управления и реализации инновационной политики Казахстана. Актуальность инновационного развития экономики, базирующейся на активном внедрении новшеств, оценке эффективности и определении приоритетности инвестирования в инновационные проекты вызвана тем, что в Казахстане в настоящее время возникла экономическая необходимость в развитии научно-технического потенциала страны.

В Послании Президента Республики Казахстан народу Казахстана «Казахстанский путь – 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» (от 17 января 2014г.) делается упор на создание наукоемкой экономики, которая подразумевает повышение потенциала казахстанской науки, совершенствование законодательства по инвестиционному финансированию, защиту интеллектуальной собственности, поддержку исследований и инноваций, а также коммерциализацию научных разработок [1]. В этой связи именно развитие инновационной сферы становится той альтернативой сырьевой экономике, которая и будет способствовать качественному и долгосрочному развитию отечественной экономической системы. Более того, именно инновационная сфера сможет способствовать развитию человеческого капитала в Казахстане, повышению уровня малого предпринимательства в экономике страны, а также оказывать поддержку фундаментальной науке и научным исследованиям, которые в настоящее время страдают от недостаточного финансирования со стороны государства.

В экономике Казахстана возрастают требования к формированию наиболее эффективного функционирования железнодорожного транспорта. При этом обеспечение эффективного управления инновационными процессами становится одной из важнейших и многоплановых проблем, которая выходит далеко за рамки собственно железнодорожного транспорта. В ближайшее время предстоит решать задачи по дальнейшему повышению эффективности и качества перевозок ГРУЗОВ, привлечению транзитных грузопотоков на территорию РК по международным транспортным коридорам.

Результаты исследования. В современных условиях происходят важные для экономики процессы формирования международных трансконтинентальных маршрутов путем вступления казахстанского железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему. Формирование международных маршрутов требует оптимизации системы железных дорог РК, реализации инновационных проектов, позволяющих улучшить сервисное обслуживание, увеличить скорость перевозки, полнее развить транзитную систему с целью повышения ее конкурентоспособности. Особое внимание необходимо направить на перевооружение транспортной системы, строительство инновационных железнодорожных линий [2].

В свете реализации Стратегии «Казахстан - 2050» механизм реализации инновационной политики в каждой отрасли представляет собой комплекс локальных механизмов всего инновационного цикла – от отдельного проекта до предприятия, осуществляющего выпуск продукции, сертифицированного по международным стандартам. Рассмотрим данный вопрос применительно к железнодорожному транспорту, который традиционно определяют как базовую отрасль инфраструктуры национальной экономики РК, обеспечивающую ее основные транспортные потребности [3].

Управление инновациями как процесс комплексного изменения методов и условий функционирования компании и подразумевает системный характер оптимизации деятельности компании.

Оно включает многоаспектный и взаимосвязанный комплекс мероприятий, процессов, методов, начиная с комплексной диагностики компании, как системы, так и бизнес-процессов на базе современных подходов к инновационному управлению [4].

Главной целью инновационного развития железнодорожного транспорта РК является повышение конкурентоспособности, эффективности и качества обслуживания на железнодорожном транспорте для удовлетворения потребностей в перевозках пассажиров и грузов. Для достижения основной цели инновационного развития железнодорожного транспорта необходимо провести комплексную диагностику компании, составить организационный проект развития, определить направления совершенствования структуры и функций управления, развития финансовых методов управления и проводить мониторинг реализации. Цели инновационного развития отрасли заключаются в достижении оптимальной для общества системы функционирования железнодорожного транспорта. Процесс управления инновациями в конкретных хозяйственных условиях всегда основывается на результатах оценки всех форм инновационной деятельности, проявляющихся в нововведениях различных типов. Однако на практике реализация этого положения вызывает определенные сложности. Главная из них состоит в том, что инновационная деятельность как объект инновационного менеджмента охватывает все аспекты работы организации и является составной частью любой функциональной или производственной подсистемы [5].

Механизм управления инновационным развитием предприятий железнодорожного транспорта рассматривается нами как система методов, способов и приемов формирования и регулирования инновационных отношений транспортных предприятий с внутренней и внешней средой (рисунок 1).



Примечание – Разработано автором

Рисунок 1 – Механизм управления инновационным развитием железнодорожного транспорта

Нововведения, или инновации, тесно связаны с процессом развития транспортного производства и лежат в основе организации управления этим развитием, которое включает систему целенаправленных мер, обеспечивающих комплексное функционирование транспортной науки и практики, широкое и быстрое освоение и распространение крупных нововведений на транспорте. Задачи управления развитием на транспорте состоят в экономии и преобразовании труда, сбережении материальных и топливно-энергетических ресурсов, эффективном использовании основных фондов и капиталовложений, формировании и удовлетворении спроса на пассажирские и грузовые перевозки.

Предпосылками успешности инновационной деятельности служат конкретные условия, в которых она реализуется, состояние научно-исследовательского сектора, производственных процессов, маркетинга, инвестиционной деятельности, стратегического планирования и их взаимосвязь как основных производственных элементов, общая стратегия организации, организационная структура управления. Исследования показывают, что наиболее важными факторами эффективности инновационной деятельности АО НК КТЖ являются:

- весь накопленный опыт и потенциал, дифференцированные и специфические компетенции, которые определяют направления и масштабы возможных и потенциально эффективных нововведений;

- гибкие организационные формы, позволяющие сочетать децентрализацию управления, необходимую для эффективного освоения нововведений, и централизацию, необходимую для применения коллективных технологий и постоянного пересмотра организации и функций соответствующих подразделений;

- процессы обучения, обеспечивающие накопление специфических компетенций в результате опыта, анализа внешних факторов и явлений, ассимиляции новых технологий, методов производства и управления;

- методы размещения ресурсов, отвечающие потребностям прибыльных капитальных вложений в данный момент, и создание возможностей для таковых в будущем [6].

В практике управления нововведениями используются различные приемы и методы выбора формы инновационного развития организации. Наиболее рациональным является системный подход. Применение его принципов в реализации инновационной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта позволяет выделить в качестве ее основополагающих элементов следующие процессы:

- совершенствование ранее освоенных продуктов и технологии;
- создание, освоение и использование новых продуктов и бизнес-процессов;
- повышение качественного уровня технико-технологической базы производственных бизнес-процессов;

- повышение качественного уровня научно-исследовательской и опытно-конструкторской базы;

- увеличение эффективности использования кадрового и информационного потенциала;

- совершенствование организации и управления инновационной деятельностью;

- рационализация ресурсной базы;

- обеспечение экологической безопасности инновационной деятельности;

- достижение конкурентных преимуществ инновационного продукта или услуги перед аналогичными продуктами на внутреннем и внешнем рынках [7].

Необходимость развития инвестиционной составляющей механизма управления инновационной деятельностью обуславливает особую актуальность формирования и развития управления инвестициями на транспорте. Поэтому чрезвычайно важно в настоящее время развитие инструментов и механизмов инвестирования инновационной деятельности с привлечением частных средств и стимулирования инновационной среды посредством расширения взаимодействия венчурного капитала (таблица 1).

Пути развития поддержки инвестирования инновационной деятельности в организациях железнодорожного транспорта не могут исчерпываться только мерами государственной поддержки. Нужно также использовать механизмы привлечения под инновационные проекты частных средств. Опыт развитых стран свидетельствует, что ключевым источником инвестирования инновационных проектов является фондовый рынок, а основными частными инвесторами капитала в инновацион-

ные компании и продукты – корпоративные и институциональные финансово-кредитные инвесторы: пенсионные фонды (инвестиционные ресурсы которых составляют до 10 % ВВП), инфраструктурные фонды, банки, страховые компании, крупные промышленные корпорации [9].

Таблица 1 – Механизм воздействия инвестирования на инновационную деятельность

Инструменты	Механизм воздействия инвестирования на развитие инновационной деятельности
Технико-внедренческие и промышленно-производственные особые экономические зоны	Резиденты ЭЗ получают ряд преференций, в том числе по арендным платежам, таможенным пошлинам, на них распространяется льготы в отношении налогов.
Инвестиционный фонд	Финансирование проектов осуществляется на основе частно-государственного партнерства. Государство стимулирует наиболее масштабные, в том числе инфраструктурные проекты.
Венчурный капитал	Венчурная компания инвестирует свои средства в инновационный сектор через частные венчурные фонды, предоставляя каждому из них 49 % от их инвестиционных ресурсов.
Поддержка малых предприятий в научно-технической сфере	Софинансирование расходов предприятий на патентование в создаваемый в регионе для реализации программы поддержки малого инновационного бизнеса Фонд содействия развитию венчурных инвестиций в малые предприятия в научно-технической сфере.
Примечание: составлено автором по источнику [8]	

Связь процессов функционирования и развития транспортных организаций с управлением инновациями состоит в том, что транспортное производство, как и любое другое, включает в себя два взаимосвязанных процесса: функционирование и развитие. Для управления процессом функционирования транспортного производства необходимо его постоянно возобновлять и поддерживать в предусмотренном инструкциями, стандартами и техническими условиями состоянии, обеспечивать ритмичную работу и предоставлять транспортные услуги определенного качества. Управление процессом развития транспортного производства имеет целью изменение его состояния, преобразование его до заранее намеченного уровня, соответствующего или превышающего высшие мировые достижения. Инновацией в транспортной отрасли охватывается комплексный процесс создания, освоения, распространения и использования новшества. Результатом нововведения являются новые виды транспорта, новый подвижной состав (локомотивы, суда, самолеты), новые материалы и тяговые средства, новые технологии обслуживания пассажиров и предоставления услуг, новые формы и методы организации перевозок, труда и управления, приносящие дополнительный социально-экономический эффект [10].

Изучение нововведений на транспорте позволяет прийти к выводу о том, что инновации на транспорте представляют собой целенаправленные изменения, сознательно вносимые в процесс воспроизводства для лучшего удовлетворения имеющейся или формирования новой потребности (или спроса) на транспортные услуги. Инновационный процесс на транспорте связан с переходом транспортного производства в целом или определенной его части в качественно иное состояние, с ревизией устаревших норм и положений, ролей, а зачастую и с их пересмотром. Нововведения в транспортной отрасли имеют различные формы: технические, технологические, организационные, социально-экономические и экологические.

Ученые выделяют три этапа исследования нововведений на транспорте [11,12]. Первый этап связан с изучением факторов, способствующих или препятствующих успеху нововведений, и с анализом накопленного эмпирического материала, различных классификаций новшеств на различных видах транспорта. Вторым этапом рассматривается изучение собственно инновационного процесса, включая механизмы переноса нововведений из других отраслей материального производства на транспорт и из одних видов транспорта на другие. На третьем этапе центр внимания исследователей перемещается в сторону анализа различных типов инновационных ситуаций, разработки методов оценки рисков, формирования рекомендаций в области нововведений. На этом этапе инновационная политика на транспорте становится преимущественно деятельностью государства.

Обсуждение результатов. Управление нововведениями на транспорте есть целенаправленное воздействие на все этапы их жизненного цикла в целях сокращения затрат и повышения эффективности нововведений. По содержанию система управления нововведениями включает:

- систему сбора, обработки и анализа научно-технической и управленческой информации;
- организационную структуру управления – распределение власти и ответственности, соотношение прав и обязанностей на всех уровнях;
- механизм принятия решений, их доведения до исполнителей и контроля за исполнением;
- систему подбора и расстановки кадров, их вовлечения в процесс управления нововведениями [13].

Как и в других сферах, в системе управления нововведениями выделяются: распорядительные, координационные и контрольные функции. Особую роль играет прогнозирование как первый этап управленческой деятельности и планирования (процесс выбора целей, координации программы работ и распределения ресурсов, контроль). С управлением тесно связана организация – разделение и гармоничная кооперация труда, его обеспечение необходимыми ресурсами, выбор и реализация процедур эффективного осуществления научно-производственного цикла, а также стимулирование процессов научно-технического развития на всех видах транспорта.

В современных условиях система управления нововведениями на транспорте коренным образом перестраивается. Принципиально изменяются функции органов государственного управления, которые занимают:

- разработкой и проведением единой научно-технической политики, определением приоритетных направлений научно-технического развития транспорта;
- созданием экономических и организационных условий для становления новых технологических укладов, обеспечивающих структурные сдвиги в экономике (и на транспорте);
- инвестированием для этих целей за счет бюджета;
- совершенствованием инфраструктуры для развития внутренних и международных перевозок;
- разработкой и реализацией государственных научно-технических программ развития транспорта;
- созданием экономического механизма научно-технического развития транспорта в условиях разгосударствления и приватизации собственности на видах транспорта [14].

Перераспределяются функции управления транспортом между центром и регионами, которые получают больше прав. Образуются новые организационные формы управления нововведениями – концерны, хозяйственные ассоциации (региональные производственно-транспортные консорциумы, фирмы) и др. Интеграцию и рыночное регулирование их деятельности осуществляют финансовые фонды (инвестиционные и инновационные). Они обладают правом выпуска акций, облигаций и других ценных бумаг; покупки, продажи, приема в заклад (ипотека) и сдачу в аренду (лизинг) производственных фондов.

Организационные формы соединения науки с производством на транспорте являются: организации, обеспечивающие продвижение научных идей от их зарождения до внедрения и распространения [15]:

- инженерные и научно-технические центры – специализированные научно-производственные коллективы, обеспечивающие освоение и распространение нововведений (маркетинг, выпуск документации на новую и модернизированную технику, осуществление пуско-наладочных работ);
- внедренческие фирмы (освоение и распространение нововведений по отбору эффективных разработок; распространение информации о нововведениях, заслуживающих первоочередного освоения, и оценка полученных заказов по соотношению эффективности и затрат; создание временных коллективов для доработки новшества, включая проведение необходимых НИОКР, изготовления документации и организации внедрения);
- временные научно-производственные комплексы (объединения и предприятия, создаваемые на определенный срок по договору учредителей на целевой основе для решения конкретной научно-технической задачи вплоть до изготовления опытного образца (партии) или организации серийного производства). Формы временных научно-производственных комплексов на транспорте могут создаваться и на акционерных началах подбором штата по контрактам;
- внутрифирменные (внутритранспортные) научно-производственные комплексы;
- научно-технические центры транспортных и производственно-транспортных объединений.

Две последние формы научно-производственных организаций на транспорте выполняют обслуживающие функции по отношению к транспортным организациям, занятым основной научно-производственной деятельностью.

Особую роль в сфере инновационного менеджмента на транспорте играют службы информации (отделы научно-технической информации, патентно-лицензионный, нормализации и стандартизации), кадров, внедрения и освоения разработок. Совершенствование информационных потоков основано на переходе к управлению по отклонениям, проектирование ступенчатых потоков информации по уровням управления, при этом руководителю поступает лишь та информация, по которой решение не может быть принято подчиненными. Число уровней управления (на отдельных транспортных НПО оно достигает 3-4 и более) определяется исходя из норм управляемости, т.е. из того, что каждому управляющему могут быть подчинены 5–8 руководителей меньшего ранга или 12–15 исполнителей.

Основная проблема совершенствования организационной структуры транспортного НПО – рациональное сочетание функциональных и целевых подразделений и ячеек управления. Первые образуются по признаку общности выполняемой работы, профессии, метода, области науки и техники (плановый отдел, экономическая лаборатория, сектор прогнозирования, ВЦ), вторые – на основе единства цели, конечного результата работы.

Функциональная структура обеспечивает более глубокую специализацию работников, накопление опыта в узкой области, равномерную загрузку, устойчивое положение в коллективе. В то же время она препятствует переходу к новым темам, затрудняет управление научно-производственным циклом в целом, снижает ответственность за конечный результат.

Целевая структура повышает гибкость и маневренность управления, облегчает перераспределение ресурсов, поскольку в этом случае штаты, производственные площади и оборудование не закреплены постоянно за подразделениями. Отсутствие постоянной иерархии позволяет проверять на руководящих должностях большее число работников.

Постоянное переформирование групп при переходе к новым темам развивает соперничество (конкуренцию) в труде, облегчает планирование и оценку конечных результатов, позволяет расширить полномочия низовых звеньев управления. Расширяется кругозор кадров. В то же время в таких звеньях невозможно полно загрузить всех специалистов и оборудование в течение всего периода работы над темой.

Выводы. В управлении НПО на всех видах транспорта все более широкое распространение находят линейно-программные, координационные и матричные структуры. В первом случае создаются внутрифирменные целевые научно-производственные комплексы, во втором – координационные советы, которые согласовывают работу соисполнителей, но не распоряжаются их ресурсами, в третьем – временные научно-производственные коллективы, после завершения работы, в которых специалист возвращается в свое специализированное функциональное транспортное подразделение.

Основа научного управления – механизм принятия решений, который опирается на много вариантов проектов, широкое участие сотрудников в подготовке, обсуждении и принятии решений, учете многообразных эффектов от нововведения при отборе наилучшего варианта, включает систему контроля за их осуществлением и корректировки в соответствии с изменившимися условиями. Особое значение здесь имеет учет социально-психологических факторов.

Транспортное предприятие само не разрабатывает нововведения, а приобретает их у других, например, путем закупки лицензий. Особенность такого подхода заключается в том, что лицензия стоит намного дешевле, чем собственная разработка или изобретение, приобретается скорее и действует надежнее. Такая стратегия часто бывает успешной, но для реализации требует специалистов высокой квалификации и проведения целого комплекса мер по поддержанию достигнутого уровня услуг в процессе адаптации изобретения и создания на его основе новых видов транспортной продукции и услуг [16].

Исследования и разработки на транспортном предприятии ведутся на невысоком уровне, не претендующем на то, чтобы занять ведущие позиции на рынке транспортных услуг. Цель предприятия состоит в том, чтобы не отстать от других в области технико-технологического и информационного развития и при случае повысить его уровень. Этот тип инновационного менеджмента очень трудоемок и не устраняет риска утраты фирмой занимаемых позиций.

Зависимый тип стратегии инновационного менеджмента характерен для мелких фирм, которым крупные корпорации передают для производства новый вид транспортных услуг или новый производственный метод.

Наступательный тип стратегии имеет много преимуществ. В этом случае цель транспортной фирмы – быть первой на рынке. Для этого требуется соответствующее обеспечение (высокая квалификация и необходимость проведения большой организаторской работы, предполагающей наличие хорошо организованного и эффективного инновационного процесса, наличие новаторов-творцов и руководителей, склонных к новым идеям и нетрадиционно мыслящих, хорошее знание рынка и хорошая маркетинговая организация, а также возможность распределения риска).

Транспортная фирма на начальном этапе развития обычно не может избрать наступательную инновационную стратегию. Реальной является стратегия традиционного типа. Переход к наступательной стратегии на последующих этапах развития фирмы зависит от уровня такого развития, от уровня руководства, от его возможностей и умения перейти от положения имитатора к использованию собственных творческих возможностей. Наступательная стратегия всегда основывается на серии инноваций, а не на одной отдельной инновации. Эта стратегия ориентирует на достижение долгосрочных целей и представляет собой сложную управленческую задачу, решение которой сопровождается большим риском и связано с большими трудностями. Однако в случае последовательной реализации она может дать выдающиеся результаты. Именно наступательная инновационная стратегия наилучшим образом соответствует условиям функционирования транспорта, помогает преодолевать «технологические разрывы», появляющиеся в результате его развития [17].

Таким образом, в современных условиях важнейшим фактором повышения эффективности работы предприятий транспорта становится целенаправленная инновационная деятельность. Выделились следующие инновационные стратегии. Транспортное предприятие в своих нововведениях стремится только к поддержанию требований к качеству транспортной продукции и услуг. В долгосрочной перспективе такая стратегия обязательно приводит к отставанию сначала в технико-технологическом, а затем и в экономическом отношениях.

Транспортное предприятие, стремясь к монопольному положению на рынке транспортных услуг, занято поисками таких видов услуг, которые не требуют слишком больших затрат на инновации. Указанный тип инновационного менеджмента предполагает глубокое знание рыночной ситуации, большие адаптационные способности и высокий технико-технологический уровень развития. Но и в этом случае степень риска быстрой утраты монопольного положения является существенно высокой.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана «Казахстанский путь – 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее». 17 января 2014 г. / [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.akorda.kz/>
- [2] Ситенко Д.А. Совершенствование организационно-экономических механизмов национальной инновационной системы Казахстана. / <http://www.kazsu.kz/content/files/pages/folder10302/.pdf>
- [3] Семин П.А. Совершенствование механизма транспортного взаимодействия в СНГ // Вестник московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), 2013. – №3. – С.66-71 / [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=20164667>
- [4] Абельданова А.Б. Основные направления совершенствования системы инновационного менеджмента в организации. Диссертация на соискание ученой степени PhD. Республика Казахстан. – Алматы, 2015. – С.116
- [5] Муканов Д. Казахстан: прорыв в инновационную экономику. – Алматы: Центрально-Казахстанское представительство Ассоциации Деловой совет ЕвразЭС, 2007. – 272 с.
- [6] Муканов Д. Индустриально-инновационное развитие Казахстана: потенциал и механизмы реализации. — Алматы: Дайк-Пресс, 2004. — 274 с.
- [7] Сураева М.О. Методология инновационного развития железнодорожного транспорта России: монография / М.О. Сураева. - М.: Изд-во Моск. фин.-юрид. акад., 2011. - 200 с.
- [8] Гулькин П.Г. Венчурные и прямые инвестиции в России: теория и десятилетие практики. // Аналитический центр "Альпари СПб". 2003. – С.161
- [9] Иванцов П.И. Инновационная экономика / П.И.Иванцов. – Минск: «Дикта», 2012. – С.6
- [10] Пятацкий В.Е., Генкин А.Л., Рыжко А.Л. Управление инновационными процессами: методологические основы и принципы инновационного менеджмента в управлении предприятиями. Учебное пособие. – М.: Изд. Дом МИСиС, 2012. – 152 с.
- [11] Трифилова А.А. Оценка эффективности инновационного развития предприятия: монография / А.А. Трифилова. – М.: Финансы и статистика, 2005. - 303с.
- [12] Санто Б. Инновация как средство экономического развития. / Пер. с венг. под общ. ред. Б.В. Сазонова. - М.: Прогресс, 1990. – 295 с.
- [13] Купешова С.Т. Инновационный менеджмент. - Алматы: Изд. «Казак унив-ті», 2011. – 211 с.

- [14] Бажиров К.Н. Совершенствование механизма управления индустриально-инновационным развитием предприятия. / <http://www.kaznu.kz/content/files/pages/folder10302/pdf/>
- [15] Кенжегузин М.Б., Днишев Ф.М., Альжанова Ф.Г. Наука и инновации в рыночной экономике: мировой опыт и Казахстан. - Алматы: ИЭ МОИ РК, 2005. - 256с.
- [16] Курбатова А.В. Транспортный рынок: особенности, возможности, условия конкурентоспособности. // Железнодорожный транспорт, - 1997. - №3. - С.60-63.
- [17] Сураева М.О. Методология управления стратегическим развитием железнодорожного транспорта России: монография / М.О. Сураева. - М.: Изд-во Моск. фин.-юрид. акад., 2009. - 208 с.

REFERENCES

- [1] The Message Of The President Of The Republic Of Kazakhstan N. Nazarbayev to people of Kazakhstan "Kazakhstan's way – 2050: common goal, common interests, common future". January 17, 2014 / [Electronic resource] / access Mode: <http://www.akorda.kz/>
- [2] Sitenko D.A. Improvement of organizational and economic mechanisms of the national innovation system of Kazakhstan / <http://www.kazsu.kz/content/files/pages/folder10302/pdf>
- [3] Semin P.A. Improvement of the mechanism of transport cooperation in the CIS / <http://elibrary.ru/item.asp?id=20164667>
- [4] Abeldanova A.B. The main directions of improving the system of innovation management in your organization / The dissertation on competition of a scientific degree PhD. - Алматы, 2015. p.116
- [5] Mykanov D. Kazakhstan: is a breakthrough in innovative economy. - Алматы, 2007. 272p.
- [6] Mykanov D. Industrial-innovative development of Kazakhstan: potential and implementation mechanisms. – Алматы: Dyke-Press. 2004. – 274p.
- [7] Surayeva M.O. Methodology of innovative development of railway transport of Russia: monograph. - М., 2011. 200p.
- [8] Gulkin P.G. Venture and direct investments in Russia: theory and practice decade.// Analytical center "Alpari SPb". 2003. P.161.
- [9] Ivantsov P.I. Innovative economy. Minsk: "Dikta", 2012. P.6.
- [10] Patecki E. V., Genkin A. L., Ryzhkov, A. L. The management of innovation processes: methodological foundations and principles of innovation management in enterprises. – М.: Ed. House Missis, 2012. 152 p.
- [11] Trifilova A.A. Efficiency assessment of innovative development of the enterprise: monograph. М.: Finance and statistics, 2005. 303 p.
- [12] Santo B. Innovation as a tool for economic development. М.: Progress, 1990. 295 p.
- [13] Kupeshova S.T. Innovation management. Алматы, 2011. 211 p.
- [14] Bazhirov K.N. Improvement of the mechanism of management of industrial-innovative development of the enterprise / <http://www.kaznu.kz/content/files/pages/folder10302/pdf/>
- [15] Kenzhzeguzin M.B., Dnishev F.M., Alzhanova F.G. Science and innovations in market economy: world experience and Kazakhstan. - Алматы, 2005. 256 p.
- [16] Kurbatova A.V. Transport market: features, opportunities, competitiveness. // Railway transport. 1997. N3. P.60-63.
- [17] Surayeva M.O. Methodology of strategic development of railway transport of Russia: monograph. М., 2009. 208 p.

Т.П. Магай

Университеті «Нархоз», Алматы, Қазақстан

ТЕТІГІН ЖЕТІЛДІРУ, ИННОВАЦИЯЛЫҚ ДАМУДЫ БАСҚАРУ ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІ КӘСІПОРЫНДАРЫНЫҢ

Аннотация. Тиімді жұмыс істеуі темір жол көлік жүйесінің дамуына байланысты ғылыми және ғылыми-технологиялық саланы мемлекеттік қолдаудың озық ғылым мен білім берудің, ғылыми-техникалық нәтижелердің, қалыптастыру қазіргі заманғы инновациялық кеңістік және инновациялық бағдарланған институттары. Осы жағдайларда инфрақұрылымы көлік жүйесін, сондай-ақ инновациялық әдістер, оның элементтері, катализаторына айналуы тиіс әлеуметтік-экономикалық және индустриялық-инновациялық дамыту жөніндегі ұзақ мерзімді перспективаға қамтамасыз ете отырып, өңіраралық байланыс және ел ішіндегі интеграцияны мемлекет экономикасының әлемдік жүйеге сәйкес келуі критерийлері қазіргі заман, сапа мен қауіпсіздік. Осы жұмыс бағыты ұсынылады механизмін дамытудың инновациялық дамуды басқару кәсіпорындар жедезнодорожного. Қаралды экономикалық тиімділігін арттыру мәселелері инновациялық жобаларды темір жол көлігіндегі қалыптастыруға бағытталған және қазіргі заманғы технологияларды енгізу инновациялық процестерді басқару.

Тірек сөздер: менеджмент механизмі, инновациялық даму, жетілдіру, басқару, темір жол көлігі кәсіпорынының.

Сведения об авторе:

Магай Татьяна Петровна – кандидат экономических наук, доцент университета «Нархоз», профессор РАМ, член-корреспондент МАИИ, Адрес: Республика Казахстан, 050035, г. Алматы, ул. Жандосова, 55, АО университет «Нархоз», e-mail: akku52@mail.ru