

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ  
АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ****Косимов Сардор Кахрамонович**

*Инженер по обслуживанию наземных источников питания самолетов западного производства участка сервисного обслуживания наземных самолетных источников электропитания цеха технического обслуживания и ремонта компонентов западного производства центра технического обслуживания самолетов западного производства общества с ограниченной ответственностью «Uzbekistan airways technics» Акционерного общества «Uzbekistan Airways»*

Транспорт является одним из основных отраслей экономики Республики Узбекистан. В Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы отмечено, что, развитие единой транспортной системы во взаимосвязи со всеми видами транспорта, создание условий для возможности осуществления ежедневных поездок на рейсовых транспортных маршрутах между крупными городами является одним из обязательных условий ускоренного развития национальной экономики и обеспечения высоких темпов роста. А это обуславливает необходимость выявления актуальных проблем, связанных с развитием деятельности транспортных компаний, в том числе, авиационных предприятий. В свою очередь, стабильное развитие транспортных компаний напрямую зависит от качества принятых инновационных решений.

В то же время, имеются актуальные проблемы, связанных с совершенствованием управления проектом инновационного решения модернизации редуктора постоянных оборотов воздушного судна. В частности, не решены вопросы, связанных с обеспечением эффективности и минимизацией потерь в редукторах постоянных оборотов воздушного судна.

Кроме того, не обеспечена стабилизация напряжения систем генерирования электроэнергии.

В диссертации выявлены актуальные проблемы, связанных с совершенствованием управления проектом инновационного решения модернизации редуктора постоянных оборотов воздушного судна и разработаны пути решения данных проблем с учетом передового зарубежного опыта.

Экономический кризис, рост стоимости авиатоплива, либерализация рынка авиаперевозок, а также все возрастающая конкуренция, перегруженность основных хабов, требования надзорных органов по ограничениям шума и эмиссии CO<sub>2</sub> заставляют авиакомпании искать новые инновационные бизнес-модели. Как следствие, выдвигаются повышенные требования к авиационной промышленности, связанные с экономической эффективностью, безопасностью, экологичностью и пользовательским комфортом выпускаемых воздушных судов. В свою очередь компаниям авиационной промышленности требуются новые современные технологии для ответа на данные требования. Кроме того, авиационная промышленность является высокотехнологичной отраслью, и, следовательно, компании данной отрасли

испытывают давление по обновлению своих технологий во избежание риска технологического отставания от конкурентов. В то же время спецификой авиационной промышленности и авиатранспорта является высокий уровень регулирования со стороны надзорных органов в связи с повышенными требованиями к безопасности выпускаемых воздушных судов и авиаперевозок, что приводит к длительному циклу инноваций. В настоящее время основные области инноваций в авиационной промышленности можно разбить на три группы:

1. Инжиниринг: аэродинамика, системы воздушного судна, вопросы окружающей среды, управление жизненным циклом продукта (САПР, параллельный инжиниринг).

2. Производство: повышение качества и производительности производства, распределенное производство.

3. Бизнес: инновационный менеджмент, схемы организации закупок и послепродажного обслуживания, инновационные отношения с поставщиками. Новые идеи требуют длительной проверки, и зачастую время от разработки до внедрения новых решений составляет 10-15 лет. Как показали Хирш-Крейнсени Якобсон, комбинация высокой стоимости и сроков инноваций в авиационной промышленности и высокого уровня регулирования ставит предприятия перед проблемой: если затраты понесены одной компанией-инноватором, то после сертификации инноваций регулирующими органами результаты нововведения становятся доступными конкурентам. В данных условиях компании должны принимать стратегические решения проводить НИОКР собственными подразделениями или вступать в альянсы с отечественными или иностранными компаниями и получать знания и технологии на стороне, используя модель открытых инноваций.

Сложностью в инновационной активности авиакомпаний является то, что, в отличие от производственных предприятий, сотрудники авиакомпаний (пилоты, диспетчеры и обслуживающий персонал) физически разобщены, т.к. летные экипажи постоянно перемещаются. Многие исследователи отмечали, что важным фактором внутрикорпоративных инноваций является активное сотрудничество и общение между сотрудниками компании, что для авиакомпаний практически неосуществимо. В таких условиях внешние источники инноваций играют важную роль для авиакомпаний.

Открытые инновации стали популярными в последнее десятилетие, когда инновации и их источники претерпели значительные изменения с точки зрения их организации. Эти изменения могут быть связаны с быстро меняющейся глобальной технологической базой. Ярким примером открытой инновационной платформы может служить объединение EADS, Boeing и Embraer для разработки и внедрения авиационного биотоплива. Конкуренты объединились для того, чтобы достичь заданных целей по использованию биотоплива в авиаперевозках.

Во время изменения технологической основы в отрасли подход компании к источникам знаний важен в формировании новых знаний, необходимых для создания новых инновационных продуктов. Эксперты предупреждают о наступлении нового

технологического режима, где технологические разработки принципиально изменят инновационный процесс: постановку проблем, используемые методы и применяемые технологии для решения поставленных задач. Исследования в начале века показали, что, в общем, компании показали снижение способности реагировать на возникающие технологические вызовы. "Всеобъемлющие технологические изменения" определяют основные способности, которые необходимы, чтобы быть конкурентоспособным.

Быстрое реагирование на технологические изменения имеет решающее значение в этой изменяющейся конкурентной среде. Компании непрерывно нуждаются в обновлении своих ноу-хау, так как это является одним из ключевых качеств для выживания на конкурентном рынке.

В то же время часть исследователей считают, что весьма важным для повышения корпоративных инноваций является поддержание связей с университетами и профессиональными сообществами. В авиации существует множество примеров такого успешного взаимодействия. Например, канадский авиапроизводитель Bombardier успешно взаимодействует с квебекским консорциумом исследований и инноваций в авиации (CRIAQ), который объединяет университеты, исследовательские центры и промышленные предприятия. Целью консорциума является повышение конкурентоспособности авиакосмической промышленности через развитие коллективных знаний путем улучшения обучения и тренинга студентов.