

УДК 001.895:332.1

*Е. А. КАДОВБА*

*Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины*

## **ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНА: СУЩНОСТЬ, ИНФРАСТРУКТУРА И СФЕРЫ РАЗВИТИЯ**

Рассмотрены теоретические аспекты сущности инновационного потенциала региона и его структуры. Исследована инновационная инфраструктура и ее роль в формировании и развитии инновационного потенциала. Рассмотрена проблема необходимости выбора тех сфер деятельности региона, развитие инновационного потенциала которых наиболее возможно и приоритетно.

Современный мир сталкивается с особыми кризисами, каждый из которых по-своему и с разной силой влияет на жизнь общества и отдельного человека. Это и экологический, и социальный, и экономический кризис. Преодолевать негативные изменения во всех этих сферах нелегко, и ни для одной из них нет универсального «рецепта», который бы описывал, каким образом можно решить существующие проблемы. Можно предположить, что на сегодняшний день в экономиках многих государств, как и в целом в мировой экономике присутствует ряд глобальных сложностей. В частности, к таковым можно отнести:

- чрезмерное накопление огромных производственных мощностей, оказавшее давление на природу и способствовавшее истощению ее ресурсов;

- кризис платежеспособного спроса и неравномерность распределения этого спроса между населением разных стран;

- проблема бедности и голода. Так, в 2014–2016 годах число хронически голодающих в мире оценивается ООН почти в 795 млн человек, в основном в развивающихся странах, где данный показатель достигает 12,9 % населения [1, с. 8]. Связывая данную проблему с предыдущей, можно сделать предположение о том, что потенциальный спрос в мире есть, но он оказывается неплатежеспособным в связи с неравномерным распределением финансовых ресурсов между населением;

- кризис перепроизводства. Эту проблему следует рассматривать в связке с двумя предыдущими. Можно предположить, что компании не производят в глобальном масштабе всех товаров больше, чем их нужно произвести для удовлетворения потребностей во всем мире. Но проблема здесь заключается в платежеспособном спросе, который сосредоточен в «золотом миллиарде» – у граждан наиболее богатых и развитых стран, но потребности сконцентрированы не только у них, но и у остальных жителей Земли;

- продовольственный кризис;
- энергетические проблемы, вызванные значительным ростом потребления ресурсов;
- проблема государственных долгов;
- снижение эффективности экономик в целом и темпов их роста и т. д.

Очевидно, что все эти проблемы требуют серьезных действий и выработки эффективных путей и механизмов решения. При этом достаточно часто говорится о том, что в наиболее выгодном положении сегодня находятся те страны, которые активно развивают инновационные технологии и грамотно выстраивают собственную инновационную систему. Именно эти страны совершенствуют процесс производства, создают более конкурентоспособные товары, новые услуги, зарабатывают на торговле лицензиями и т. д. Однако само понятие «инновация» более сложное и неоднозначное, чем кажется на первый взгляд. Поэтому видов инноваций достаточно много. Кроме того, и однозначного определения этого термина ни в теории, ни в практике нет (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 – Трактовки понятия «инновация»

Трактовка	Источник
Введение в употребление какого-либо нового или значительно улучшенного продукта (товара или услуги) или процесса, нового метода маркетинга или нового организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или внешних связях	«Руководство Осло. Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям»
Введенная в гражданский оборот или используемая для собственных нужд новая или усовершенствованная продукция, новая или усовершенствованная технология, новая услуга, новое организационно-техническое решение производственного, административного, коммерческого или иного характера	Закон «О государственной инновационной политике и инновационной деятельности в Республике Беларусь»
«Новые комбинации» (инновации) – 1) новая научно-организационная комбинация производственных факторов, мотивированная предпринимательским духом; 2) средство предпринимательства для получения прибыли	Й. Шумпетер [2]
Процесс, в котором изобретение или идея приобретает экономическое содержание	Б. Твисс [3]
Конечный результат внедрения новшества с целью изменения объекта управления и получения экономического, социального, экологического, научно-технического или другого вида эффекта	Р. А. Фатхутдинов [4]
Процесс реализации новой идеи в любой сфере жизнедеятельности человека, способствующей удовлетворению существующей потребности на рынке и приносящей экономический эффект	Ф. Ф. Бездудный, Г. А. Смирнова, О. Д. Нечаева [5]

Роль инноваций в развитии общества и экономике противоречива, и, несмотря на распространенность мнения об их необходимости, сам научно-технический прогресс иногда называют одной из причин современных глобальных мировых проблем и противоречий.

Тем не менее создание нового – сложный процесс, и для того чтобы иметь возможность успешно развивать инновации, необходимы определенные предпосылки – *инновационный потенциал*. В современной научной литературе исследованию инновационного потенциала посвящено достаточно большое количество работ. При этом рассматриваются различные уровни его существования: инновационный потенциал национальной экономики в целом, отдельных регионов или округов страны, отраслей и предприятий. Актуальность приобрело изучение потенциала на уровне регионов, поскольку для более обоснованного и эффективного инновационного развития страны следует учитывать специфику социально-экономического развития отдельных ее частей. Это добавляет конкретики в процесс организации и стимулирования инновационной деятельности. В таблице 2 представлены некоторые определения понятий инновационного потенциала предприятия и региона.

**Таблица 2 – Трактовки сущности инновационного потенциала предприятия, региона и страны**

Трактовка	Источник
Инновационный потенциал предприятия – это совокупность резервных ресурсов предприятия, необходимых для осуществления эффективной инновационной деятельности	З. В. Банникова [6]
Инновационный потенциал предприятия – это его максимальные возможности генерировать высокую инновационную активность, которые проявляются в эффективном обеспечении новых и будущих технологий	А. А. Трифилова [7]
Инновационный потенциал региона – это экономическая категория, характеризующая совокупность условий, ресурсов и факторов, отражающих меру способности, готовности и результативности региона к инновационной деятельности, направленной на эффективную реализацию инноваций на внутреннем и внешнем рынках	А. А. Трухляева [8]
Инновационный потенциал региона – это совокупность научного, кадрового, технического, финансово-экономического потенциалов и информационно-коммуникационной составляющей, обеспечивающая инновационную деятельность и определяющая конкурентоспособность экономики региона	С. Г. Алексеев [9]

Существует ряд подходов к пониманию сущности инновационного потенциала региона. Каждое авторское определение одновременно в большей или меньшей степени дает представление о том, каким образом с точки зрения конкретного ученого выглядит *структура инновационного потенциала*

*региона*, т. е. какие элементы его формируют и влияют на его величину. Учитывая тот факт, что в науке нет одного общего мнения по поводу сущности инновационного потенциала, закономерно, что нет и единого мнения относительно его составляющих. Наиболее часто встречаются такие схемы структуры, которые включают в себя блоки, характеризующие конкретные ресурсные возможности региона по созданию инноваций. Как правило, чаще всего сюда относят кадровые, научные, финансовые, организационные, информационные, институциональные и другие ресурсы, которыми обладает регион.

И. В. Шляхто считает, что инновационный потенциал включает такие компоненты, как производственно-технологический, кадровый, информационный, финансовый, научно-технический, организационный, управленческий потенциал; инновационная культура и потребительский сегмент потенциала [10].

Е. П. Маскайкин и Т. В. Арцер в структуре инновационного потенциала выделяют ресурсную и результативную составляющие. При этом инновационный потенциал эти авторы рассматривают как совокупность потенциалов: производственно-технологического (материального), трудового, финансового, организационно-управленческого и интеллектуального. Результирующий же компонент инновационного потенциала региона проявляется в виде внедренных новых технологий, инновационных продуктов и услуг [11].

Д. А. Корнилов и О. Г. Беляев в модель инновационного потенциала включают ресурсные возможности к созданию, организационные способности к развитию, экономическую готовность к воплощению. Ресурсные возможности состоят из следующих компонентов: материально-технические, научно-технологические, финансовые, кадровые ресурсы. Организационная способность к развитию инноваций в структуре инновационного потенциала отражается степенью развития информационной и консалтинговой инфраструктур. Экономическая готовность к воплощению показывает способность системы к будущей коммерциализации инноваций [12].

В диссертации Е. А. Мерзляковой описаны две группы факторов, формирующих инновационный потенциал региона. К трансформационным факторам автор отнесла человеческий, научно-технический и материальный факторы, каждый из которых детализируется рядом показателей. В группу трансакционных факторов были отнесены институциональный, организационный и информационный. Как и в первом случае, каждый из указанных факторов описывается определенной системой показателей. При этом саму структуру инновационного потенциала региона автор представила в виде совокупности семи ресурсных блоков: человеческого, научного, технико-технологического, индустриально-производственного, финансово-экономического, инвестиционного и информационно-коммуникативного.

Если обобщить мнения авторов о структуре инновационного потенциала

региона и его элементного состава, можно заметить, что чаще она представляется в виде совокупности ресурсов-факторов, организационных возможностей создания и развития инноваций и результативной компоненты. Иногда в структуру потенциала авторы включают некоторые внешние факторы (например, И. В. Шляхто, имея в виду потребительский сегмент).

На самом деле инновационный потенциал – очень сложное понятие. В реальной практике его формирует очень большое количество различных факторов, причин, условий и т. д. Многие из них практически не поддаются оценке и прогнозированию. На рисунке 1 представлен авторский вариант элементного состава инновационного потенциала региона.



Рисунок 1 – Элементный состав инновационного потенциала региона

В предложенную автором схему были включены такие блоки, как данные о самой специфике развития региона; о его промышленном потенциале как основной сфере создания и внедрения инноваций; о реальном спросе субъектов на инновации, блок скрытых возможностей, т. е. альтернатив в инновационном развитии. Отдельным блоком показан инновационный потенциал в сфере культуры и образования, поскольку инновационный потенциал – это

сфера не только производства, но и общества, каждого человека, которые, совершенствуясь сами, совершенствуют и ту среду, в которой живут.

Особый блок составляет инфраструктура инновационного развития. Сюда следует относить все те объекты, которые оказывают поддержку инновационной деятельности, а также такие сферы, как транспорт, связь, коммуникации и т. д.

Инновационная инфраструктура – это совокупность субъектов, осуществляющих материально-техническое, финансовое, организационно-методическое, информационное, консультационное и иное обеспечение инновационной деятельности. В нашей стране согласно Закону «О государственной инновационной политике и инновационной деятельности в Республике Беларусь», а также Указу «Об утверждении Положения о порядке создания субъектов инновационной инфраструктуры» к субъектам инновационной инфраструктуры относятся технопарки, центры трансфера технологий, венчурные организации и иные юридические лица в случаях, предусмотренных законодательными актами [13].

В 2015 году в Республике Беларусь в качестве субъектов инновационной инфраструктуры осуществляли деятельность 15 юридических лиц, в том числе: научно-технологических парков – 12; центров трансфера технологий – 3. Тем не менее большинство технопарков по-прежнему находятся в стадии становления: ведутся работы по восстановлению переданных им зданий, помещений для дальнейшего размещения резидентов, решаются вопросы материально-технического обеспечения.

Формирование и развитие инновационного потенциала региона в определенной степени взаимосвязано с развитием его транспортной системы. С одной стороны, транспорт как часть инфраструктуры региона может помогать в ходе совместной инновационной деятельности субъектов региона. Транспорт обеспечивает взаимосвязь потребителей и производителей продукции, в том числе инновационной. С другой стороны, в целом сам инновационный потенциал всего региона можно представить как совокупность инновационных потенциалов отдельных его отраслей и видов деятельности. Если анализировать инновационный потенциал региона и рассматривать его как некое целое, можно предположить, что его формирует инновационный потенциал промышленности, научного сектора и сферы образования, а также транспортной отрасли. В итоге имеет место тесная взаимосвязь. Транспортная система как часть инфраструктуры способствует укреплению и увеличению инновационного потенциала региона, при этом чем выше инновационный потенциал самой транспортной отрасли, тем более высоким является инновационный потенциал региона в целом. Одновременно с этим уровень развития инноваций на транспорте оказывает влияние на качество перевозок, обслуживания клиентов и взаимодействия субъектов региона.

В случае, когда транспортная система четко поставлена, сформирована и

характеризуется отлаженной работой, это обеспечивает целый ряд экономических и социальных преимуществ, например, таких как повышение доступности к экономическим рынкам, рост занятости населения и приток дополнительных инвестиций в экономику региона. В ситуации же, когда транспортные системы являются несовершенными с точки зрения функционирования и слаженности, они могут вызвать замедление темпов инновационного роста или просто повлечь сокращение или утрату определенных возможностей и перспектив и не оказывать положительного воздействия на инновационное развитие. Эффективная система транспортировки снижает затраты, в то время как неэффективность транспортного сектора повышает расходы. Кроме того, транспорт и уровень его развития оказывает влияние на социальные и экологические факторы, которыми нельзя пренебрегать, особенно в современных условиях обострения проблем в области экологии и здоровья населения.

В целом можно отметить, что развитие инноваций в транспортной отрасли имеет серьезное значение как для самой этой отрасли, так и для экономики региона в целом. В Республике Беларусь принята Стратегия инновационного развития транспортного комплекса до 2030 года [14]. В стратегии под инновационным развитием транспортного комплекса подразумевается процесс его модернизации, предусматривающий внедрение новых или усовершенствованных транспортных услуг, организационно-технических решений производственного, административного, коммерческого или иного характера, обеспечивающих снижение времени или затрат на доставку грузов или пассажиров, повышение уровня транспортной безопасности и качества услуг. В принятой стратегии перечислены как общие направления развития транспортного комплекса страны, так и направления развития в разрезе отдельных видов транспорта: автомобильного и городского электрического, водного и железнодорожного. Предусматривается ряд таких направлений совершенствования, как:

- создание интеллектуальной транспортной системы;
- оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования;
- совершенствование системы обеспечения безопасности транспортной деятельности на основе модернизации инфраструктуры;
- совершенствование условий для реализации транзитного потенциала;
- развитие скоростных перевозок пассажиров и повышение уровня комфорта поездок пассажиров в транспорте общего пользования;
- обновление парка транспортных средств современной высокоэффективной, комфортабельной, безопасной и экологичной техникой;
- обеспечение организаций отрасли качественно новым кадровым потенциалом на основе совершенствования системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров, а также расширение роли прикладной науки в решении задач инновационного развития отрасли.

Одним из важных аспектов инновационной деятельности на транспорте

является обновление его основных средств. В регионах Беларуси коэффициент обновления основных средств в сфере транспорта и связи является одним из самых низких среди видов экономической деятельности. Одновременно достаточно высокой является степень износа основных средств. Сравнительная характеристика этих показателей представлена в таблице 3.

**Таблица 3 – Динамика коэффициента обновления основных средств и степени износа основных средств по видам экономической деятельности в Республике Беларусь**

Показатель	Вид экономической деятельности	Значение по годам			
		2011	2012	2013	2014
Коэффициент обновления основных средств	Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	6,1	6,5	6,5	6,0
	Горнодобывающая промышленность	9,6	8,1	8,4	8,0
	Обработывающая промышленность	5,6	5,9	5,5	6,0
	Строительство	6,0	5,8	5,5	5,0
	Здравоохранение и предоставление социальных услуг	31	2,9	3,5	3,4
	Финансовая деятельность	13,0	10,0	8,4	8,5
	<i>Транспорт и связь</i>	3,3	3,9	3,8	3,8
Степень износа основных средств, %	Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	40,5	39,4	38,7	38,8
	Горнодобывающая промышленность	47,1	45,8	45,9	47,7
	Обработывающая промышленность	42,6	41,7	41,8	40,8
	Строительство	40,6	44,4	44,8	47,4
	Здравоохранение и предоставление социальных услуг	33,5	35,5	34,9	36,4
	Финансовая деятельность	26,8	27,0	27,2	29,4
	<i>Транспорт и связь</i>	45,9	46,9	48,0	48,5

В контексте вопроса формирования, развития и использования инновационного потенциала региона важна и требует решения проблема выбора наиболее приоритетных для этого сфер. Здесь речь идет о том, каковы приоритеты региона или страны в сфере инноваций и есть ли они вообще. Под «приоритетом» в данном случае понимаются те сферы, отрасли и направления, в которых наиболее вероятно и потенциально результативно развитие научных исследований и инноваций.

Несмотря на стремление повсеместного внедрения новшеств, фактически это доступно ограниченному кругу стран и регионов, инновационные системы которых выстраивались скрупулезно и уже относительно долгое время. Но даже в этих случаях обеспечить мировое лидерство абсолютно во всех сферах



фактически не представляется возможным. В любом случае у каждой страны есть определенная специализация, основанная на наиболее интенсивном развитии конкретной области деятельности или нескольких таких областей. Так, Швейцария, являющаяся лидером в глобальном рейтинге инноваций, – то государство, в котором инновации генерируются в очень многих сферах, и это результат целенаправленной и разносторонней инновационной политики. Однако и здесь есть приоритетные направления, в которых страна добилась наибольших преимуществ, например фармакология, оборудование и т. д.

В Швеции в 2005–2008 гг. также были определены приоритетные сферы для финансирования НИОКР: медицина, биотехнологии, окружающая среда и устойчивое развитие.

Ярким примером является Израиль, специализирующийся на разработках в сфере информационных технологий и военно-промышленном комплексе. Практически с нуля и за относительно короткий срок эта страна стала одним из лидеров по производству высокотехнологичной продукции. Государство ведет политику субсидирования и поддержки предприятий, занимающихся научными исследованиями и внедрением новых технологий. Акцент в наукоемкой специализации на определенном этапе делался на уникальность, оригинальность, новизну и незаменимость продукции, что отодвигало фактор ценовой конкурентоспособности на второй план. Таким образом, в Израиле имеется достаточно хороший и результативный опыт поиска ещё не освоенных ниш. Итогом большого экономического цикла 1990-х гг. в этой стране стало существенное обновление экономики, связанное со структурной перестройкой, в ходе которой складывался более интенсивный ресурсосберегающий тип хозяйствования. Высокотехнологичный сектор израильской промышленности выступил определенным «локомотивом» структурных изменений в экономике.

Всё это дает основание для предположения, что даже достаточно развитые по многим показателям страны концентрируют свои усилия и ресурсы на некоторых сферах и обеспечивают свое лидерство в небольшой нише, параллельно развивая и другие. Значит, если вести речь о государствах или их регионах, инновационный потенциал которых относительно низок и которые имеют ряд проблем в экономике, то для них поиск и расстановка приоритетов – вопрос очень важный. При рассредоточении усилий и ресурсов по множеству направлений, в том числе заведомо малоперспективных, о высокой эффективности использования инновационного потенциала говорить будет довольно сложно. О необходимости поиска собственных наиболее перспективных ниш и некоторой переориентации инновационной деятельности говорят и проблемы, о которых было упомянуто выше: накопление значительных производственных мощностей и кризис перепроизводства. В этих условиях создание модернизированной продукции может оказаться неэффективным ввиду отсутствия желаемого спроса на нее.

Можем предположить, что для Республики Беларусь и ее регионов такой

подход, основанный на выявлении преимуществ, перспективных, и одновременно заведомо тупиковых на данном этапе направлений создания новшеств, является более рациональным. Одновременно это должно затронуть, в том числе, и механизм предоставления и расходования средств бюджета, выделяемых на инновационное развитие. Необходимо понимать, что одномоментное создание технологий, относящихся к пятому и шестому технологическим укладам, причем во множестве отраслей сразу, при преобладании на сегодняшний день четвертого, в Беларуси практически невозможно. Для этого необходимо было бы обладать высочайшим инновационным потенциалом, сопоставимым и даже превышающим инновационный потенциал нынешних стран – лидеров в данной сфере. Потому наиболее правильный путь для наших регионов сегодня – это нахождение своей ниши, места, определение преимуществ и выявление проблем, а также поиск четких ответов на вопрос, как эти проблемы решить.

Механизм поиска приоритетных направлений развития инновационной деятельности в регионе достаточно сложен и требует серьезных исследований и проработки. Для этого необходимо изучение специфики социально-экономического развития региона, его сильных и слабых сторон. В качестве одного из этапов возможно использование SWOT-анализа, в ходе которого и выявляются сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы.

Если взять в качестве примера Гомельский регион, то для него характерным преимуществом является, в том числе, относительно благоприятное географическое положение и высокий транзитный потенциал. Можно предположить, что необходимо воспользоваться этими преимуществами и активно развивать сферу транспорта и логистику, использовать свое географическое положение посредством реализации существующего транспортного потенциала, вероятно, также в связке с существующим туристическим потенциалом региона. В развивающихся странах отсутствие транспортной инфраструктуры влечет за собой целый ряд экономических последствий, таких как увеличение расходов на транспортировку, задержка доставки и ненадежность транспортных цепей. Кроме того, это отрицательно сказывается на конкурентоспособности регионов и компаний, работающих на их территориях, а также негативно влияет на уровень занятости и величину добавленной стоимости.

Таким образом, развитие инновационного потенциала является важным пунктом в перечне мероприятий, реализация которых необходима для улучшения экономического положения региона. Однако необходимо с осторожностью подходить к вопросу инновационного развития и на первых порах определять наиболее приоритетные и потенциально наиболее результативные сферы научных исследований и области внедрения новшеств.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Пискулова, Н. Место экологии в мировой системе / Н. Пискулова // Международные процессы. – 2015. – Т. 13. – № 3 (42). – С. 6–25.

2 Шумпетер, Й. Теория экономического развития: исследования предпринимательской прибыли, капитала, кредита и цикла конъюнктуры / Й. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 455 с.

3 Твисс, Б. Управление научно-техническими нововведениями / Б. Твисс. – М. : Экономика, 1989. – 217 с.

4 Фатхутдинов, Р. А. Инновационный менеджмент : учеб. / Р. А. Фатхутдинов. – 4-е изд. – СПб. : Питер, 2003. – 400 с.

5 Бездудный, Ф. Ф. Сущность понятия инновация и его классификация / Ф. Ф. Бездудный, Г. А. Смирнова, О. Д. Нечаева // Инновации. – 1998. – № 2. – С. 25–30.

6 Давыденко, Л. Н. Инновационный потенциал предприятия: модель формирования и управления : [монография] / Л. Н. Давыденко, З. В. Банникова. – Гомель : ГГУ им. Ф. Скорины, 2014. – 240 с.

7 Трифилова, А. А. Анализ инновационного потенциала предприятия / А. А. Трифилова // Инновации. – 2003. – № 6(63). – С. 67–72.

8 Трухляева, А. А. Инновационный потенциал региона: оценка и перспективы развития (автореферат диссертации) [Электронный ресурс] / А. А. Трухляева. – Режим доступа : <http://www.volsu.ru>. – Дата доступа : 20.09.2016.

9 Алексеев, С. Г. Интегральная оценка инновационного потенциала региона [Электронный ресурс] / С. Г. Алексеев // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 2(30). – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2554>. – Дата доступа : 20.09.2016.

10 Шляхто, И. В. Методика и результаты исследования факторов, отражающих инновационный потенциал региона / И. В. Шляхто // Научные ведомости Белгородского государственного университета. – 2007. – № 1(32). – С. 149–156.

11 Маскайкин, Е. П. Инновационный потенциал региона: сущность, структура, методика оценки и направления развития / Е. П. Маскайкин, Т. В. Арцер // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2009. – Вып. № 21 (154). – С. 47–53.

12 Корнилов, Д. А. Оценка инновационного потенциала региона / Д. А. Корнилов, О. Г. Беляев // Труды Нижегородского государственного технического университета им. П. Е. Алексеева. – 2012. – № 3(96). – С. 254–261.

13 О государственной инновационной политике и инновационной деятельности в Республике Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 10 июля 2012 г. № 425-3 [Электронный ресурс] // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2012. – № 2. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 20.09.2016.

14 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года / Транспортный вестник. [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа : <http://www.transport-gazeta.by/index.php/article/4524/number/11/12-03-2015/strategia-innovacionnogo-razvitiya-transportnogo-kompleksa-respubliki-belarus-do-2030-goda>. – Дата доступа : 21.09.2016.

15 Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2016. – 141 с.

*E. KADOVA*

## **THE INNOVATIVE POTENTIAL OF A REGION: ESSENCE, INFRASTRUCTURE AND DEVELOPMENT**

The article discusses the theoretical aspects of the essence of the innovative potential of the region and its structure. The article also examines the innovative infrastructure and its role in the formation and development of innovative potential. The problem of the necessity of selecting such areas of the region activity, in which the development of innovative potential is the most possible, has been discussed.

Получено 30.09.2016.

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 9. Гомель, 2016**

---

УДК 656.224

*И. А. КОЖЕВНИКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКОНОМИИ ВРЕМЕНИ ПАССАЖИРОМ ПРИ ПЕРЕДВИЖЕНИИ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Представлены основные подходы, применяемые к стоимостной оценке временных затрат, а также расчету экономической эффективности от экономии времени пассажиров при транспортных передвижениях.

Для транспортной сферы, основной общественной задачей которой является преодоление пространства и времени, фактор экономии временных затрат выступает ключевым в оценке эффективности и качества предоставляемых услуг. Актуальной задачей транспортной науки является разработка системы показателей, обеспечивающих прямой учет социально-экономических результатов сбережения времени и сил пассажиров при передвижениях. Решение этой задачи предполагает использование стоимостной оценки времени.

По мере развития научно-технического прогресса всё более возрастает ценность времени, а также важность его учета. В период до эпохи преобразований Петра I минимальной учитываемой единицей измерения времени являлись сутки, в пределах которых время определялось «на глазок» (на-