

# ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ научно-практический журнал

---

№2

2013 год

---

**Главный редактор** – Горохов Александр Анатольевич,  
канд. техн. наук, декан факультета инноваций и управления Юго-  
Западного государственного университета, г. Курск, Российская Феде-  
рация

**Ответственный редактор** – Сторублев Максим Леонидович,  
канд. техн. наук, зам. декана факультета инноваций и управления  
Юго-Западного государственного университета, г. Курск, Российская  
Федерация

Журнал включает научные статьи ученых России, Украины, Казахстана,  
стана, Белорусии. Излагается теория, методология и практика научных  
ваний в сфере экономики, социологии, менеджмента, юриспруденции и смежных  
областей знания.

Для научных работников, специалистов, преподавателей, аспирантов, студентов.  
Материалы публикуются в авторской редакции.

ISBN 978-5-905556-83-8

УДК 330

ББК 65+60+67

Адрес редакции:  
305018, г. Курск, улица Монтажников, д.12  
телефон +7-910-730-82-83  
e-mail: regionika@yandex.ru

Учредитель: ЗАО "Университетская книга"  
305018, г. Курск, улица Монтажников, д.12  
телефон +7-910-730-82-83  
e-mail: regionika@yandex.ru

## Редакционный совет

|  |   |
|--|---|
| Перерва<br>Петр<br>Григорьевич         | д-р экон. наук, профессор, декан экономического факультета НТУ «ХПИ», академик Академии экономических наук Украины, почетный профессор Мишкольцкого университета, Украина                                     |
| Архиереев<br>Сергей<br>Игоревич        | д-р экон. наук, зав. каф. общей экономической теории Национального технического университета «ХПИ», профессор кафедры экономической теории Харьковского национального университета им. В.Н. Каразина, Украина |
| Марианн<br>Вереш Шомоши                | профессор, директор института менеджмента, зам. декана экономического факультета Мишкольцкого университета, Венгрия   |
| Бартоли Марк                           | профессор, руководитель программы «Менеджмент персонала (УЧР)» университет Пьер Мендес Франс, Гренобль, Франция   |
| Савченко<br>Ольга Игоревна             | канд. экон. наук, профессор кафедры организации производства и управления персоналом НТУ «ХПИ», Украина   |
| Плотников<br>Владимир<br>Александрович | д-р экон. наук, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета, Россия   |
| Вертакова<br>Юлия<br>Владимировна      | д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой региональной экономики и менеджмента Юго-Западного государственного университета, г. Курск, Россия   |
| Степичева<br>Ольга<br>Александровна    | д-р экон. наук, профессор, Тамбовский государственный университет имени Державина, Россия   |
| Шманев<br>Сергей<br>Владимирович       | д-р экон. наук, профессор, Орловский государственный институт экономики и торговли, Россия  |
| Сибирская<br>Елена<br>Викторовна       | д-р экон. наук, профессор, Орловский государственный университет, Россия  |
| Курбанов<br>Артур<br>Хусаинович        | д-р экон. наук, доцент кафедры маркетинга и логистики Санкт-Петербургского государственного торгового экономического университета, Россия   |

© Юго-Западный государственный университет, Россия

© Харьковский политехнический институт, Украина

© Авторы статей, 2013

|  |     |
|--|-----|
| <i>Гарбар Ж.В.</i> ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ КОНГЛОМЕРАТОВ НА ФИНАНСОВОМ РЫНКЕ УКРАИНЫ .....   | 120 |
| <i>Гладилин А.А., Диланян К.В., Картавцева А.А.</i> ФИНАНСОВАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ФОНДОВЫХ РЫНКОВ СТРАН БРИК .....   | 129 |
| <i>Гладилин А.А., Букина Е.С., Никулина М.В.</i> НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНОЙ ПОЛИТИКИ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА .....   | 134 |
| <i>Данилова Т.К.</i> ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕГИОНАХ РОССИИ .....   | 138 |
| <i>Демченко С.К., Каплун В.В.</i> ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: НЕФТЯНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ .....   | 141 |
| <i>Дмитриев А.В.</i> РЕШЕНИЕ ЗАДАЧ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РОССИЙСКОЙ МОЛОДЕЖИ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПОДХОДА .....   | 145 |
| <i>Ермонина И.В.</i> СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА НА ЗАГРЯЗНЕННОЙ РАДИОНУКЛИДАМИ ТЕРРИТОРИИ .....  | 148 |
| <i>Ефремова Т.А., Мезлева Л.В.</i> НАЛОГОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ .....  | 152 |
| <i>Ефремова Т.А., Грачева О.А.</i> СИСТЕМА КОСВЕННОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ; ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ .....   | 157 |
| <i>Жовтяк А.А.</i> РАЗРАБОТКА ПОДХОДА К ОЦЕНКЕ СИММЕТРИЧНОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОРА АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ .....                 | 161 |
| <i>Журова Г.П., Плотникова Е.А.</i> DEVELOPMENT OF INNOVATIVE ACTIVITY IN RUSSIA: PROBLEM ASPECTS AND SOLUTIONS .....  | 171 |
| <i>Журова Г.П.</i> КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ .....   | 175 |
| <i>Забара А.А.</i> АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО PR-РЫНКА .....  | 180 |
| <i>Зиниша О.С., Волохатых А.С.</i> ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБРАЗОВАНИЯ В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ. АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИКИ .....            | 184 |
| <i>Зоткина Е.В.</i> ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ КАК СИСТЕМА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ .....  | 186 |
| <i>Зоткина Е.В.</i> НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ТРАКТОВКЕ ПОНЯТИЙ «ЗАТРАТЫ», «ИЗДЕРЖКИ», «РАСХОДЫ» .....   | 189 |
| <i>Зоткина Е.В.</i> АНАЛИЗ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ОСНОВ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК .....  | 192 |
| <i>Ибрагимова А.Х., Абакарова М.М.</i> ОБ ОТЧЕТНОСТИ ПО СЕГМЕНТАМ .....  | 195 |
| <i>Икрамов М.А., Абдуллаев А.М., Курпаяниди К.И.</i> НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГЛАМЕНТА ИННОВАЦИОННОГО ПРОЦЕССА: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ПРАКТИКА УЗБЕКИСТАНА ..... | 198 |
| <i>Йохна Н.А., Гризовская Л.А.</i> РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ .....                               | 206 |

УДК 338.47

**РАЗРАБОТКА ПОДХОДА К ОЦЕНКЕ СИММЕТРИЧНОСТИ  
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК  
ФАКТОРА АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ**

*Жовтяк А.А., ст. преподаватель*

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А.Н.Бекетова*

*В статье предложен подход к оценке симметричности развития транспортной инфраструктуры в регионе, который заключается в системной оценке показателей развития транспорта и его взаимосвязи и взаимовлияния на социально-экономическое развитие территориальных комплексов, построении интегрального показателя в трехмерном пространстве и группировке регионов в зависимости от уровня развития транспортной отрасли, а также определении приоритетов развития регионов с учетом концентрации инфраструктурных отраслей.*

*Ключевые слова: транспортная отрасль, пространственная симметрия, социально-экономическое развитие региона, политика инновационного развития транспортной отрасли.*

**DEVELOPMENT OF APPROACH TO ESTIMATION OF  
SYMMETRICAL DEVELOPMENT OF TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF INITIATION INNOVATION  
DEVELOPMENT**

*Jovtiak A.A., sr. teacher,*

*Beketov Kharkov National University of Municipal Economy*

*This article proposes an approach to the assessment of the symmetry of transport infrastructure development in the region, which consists in the system performance evaluation of transport development and its relationship and interaction of the socio-economic development of territorial complexes, construction of the integral index in three-dimensional space and grouping of regions depending on the level of development of the transport industry, as well as regional development priorities, taking into account the concentration of infrastructure sectors, impact on social and economic development of territories.*

*Key words: transport industry, the spatial asymmetry, socio-economic development of the region, the policy of innovative development of the transport sector.*

Одной из основных целей государственной экономической политики является борьба с негативными явлениями, обусловленными экономической неоднородностью рыночного пространства и асимметрией

пространственного размещения воспроизводственных сил в регионах. Симметрия социально - экономического развития регионов - явление распространенное, при этом причины её возникновения являются объективными, поэтому полностью устранить их невозможно. Естественная симметрия социально - экономического развития регионов вносит динамизм в экономически и социально оправданное размещение производительных сил, в структуру поселений, различную норму прибыли. Однако негативные последствия региональной симметрии во много раз превышают положительные моменты: разная обеспеченность регионов социально - экономическими, природно-климатическими и другими ресурсами способна сформировать долгосрочные источники экономической отсталости и стать угрозой целостности страны, поэтому регулирование симметрии социально - экономического развития регионов – один из ключевых аспектов социально- один из ключевых аспектов регионального развития.

Работы многих авторов посвящены проблемам смягчения симметрии социально-экономического развития регионов. Некоторые авторы (А. Лёш [1]) объясняют симметрию неравномерным размещением предприятий из-за близости к рынкам сбыта, сырья и минимизации налогообложения. Другие авторы (Дж. Борте [5], Х. Зиберт [6], Г. Мюрдаль [7]) указывают в качестве основных причин возникновения симметрии социально-экономического развития диспропорциональное распределение среди регионов таких факторов производства, как труд, капитал, земля и технологии.

Б.Л. Лавровский и В.В. Масаков в своих работах [2, 3] сущность понятия «симметрия» рассматривают как отклонение показателей социально-экономического развития региона от стандартных параметров.

Климов А.А. определяет симметрию как экономическое явление, отражающее отклонение показателей, характеризующих социально-экономическое развитие территорий от принятых усредненных значений, учитывая при этом дифференциацию в развитии периферийных и центральных регионов, обусловленную неравномерностью распределения экономического и социального потенциалов административно-территориальных образований [4].

Целью данной работы является развитие гипотезы взаимосвязи пространственной концентрации экономических процессов и инновационной активности, через разработку подхода к оценке симметричности развития транспортной отрасли в регионе, для дальнейшего выделения роли транспортной инфраструктуры как фактора инновационного развития.

Инновационный вектор развития становится неременным атрибутом стратегии современного экономического роста страны. Посредством инновационного развития крупномасштабное производство способно обеспечивать динамическую устойчивость всей макросистемы. Ускорение

процессов концентрации производства и капитала является одной из объективных тенденций развития современных экономик, кроме того концентрация производства объективно связана с инновационным развитием и его интенсификацией. Поэтому ускорение процессов концентрации производства и капитала является одной из объективных тенденций развития современных экономик. При установлении границ целесообразной концентрации производства определяют совокупные затраты на производство и транспортировку продукции, т. е., кроме технических, технологических и финансовых вопросов, учитывают особенности размещения предприятий и издержки транспорта, включаемые в себестоимость продукции. Значение транспорта определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, и, не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения производительных сил.

Симметрия современного регионального развития, оказывает существенное влияние на конфигурацию экономического пространства, его свойство неоднородности становится двойной: в местах концентрации экономической деятельности (крупные промышленные и культурные центры) экономическое пространство имеет пикообразную форму, на остальной территории он достаточно однороден. При этом различия в симметрии развития транспортной отрасли и симметрии развития региона в целом заключаются в том, что в отличие от промышленности и сельского хозяйства транспорт не производит готовой продукции, но увеличивает ее стоимость. Преимущества симметрии развития региона в целом в условиях транспортной симметрии становятся недостатками и наоборот (рисунок 1).

В результате проведения анализа различных методик О.Н. Дунаева [8], Г.Н. Ковшова [9], В.Н. Лившиц [9] и других, посвященных теоретико-методическим проблемам функционирования и развития инфраструктурного обеспечения и оценки его влияния на региональное развитие, позволяющих осуществлять комплексную сравнительную оценку социально-экономического развития регионов, а также выявлять симметрию размещения различных отраслей материального производства, в том числе и транспортной, был разработан подход к оценке симметрии развития транспортного комплекса в регионе (рисунок 2).



Рисунок 1. Классификация факторов симметрии развития транспортной отрасли.

Методика оценки уровня симметричности развития транспортной инфраструктуры в регионе предлагает использовать комплекс следующих критериев:

- Критерии региональной симметрии развития транспорта:
  - структурный (оценка показателей развития основных видов транспорта: железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской и речной в региональном разрезе);
  - функциональный (оценка показателей развития грузовых и пассажирских перевозок в регионах страны);
  - обеспеченности (оценка уровня обеспеченности регионов транспортной сетью, подвижным составом, обеспеченности предприятий вида экономической деятельности «Деятельность транспорта» штатными сотрудниками);
  - использования (оценка показателей использования транспортных сетей, подвижного состава всех видов транспорта на региональном уровне);
  - инвестиционный (оценка размера прямых иностранных инвестиций в транспортную отрасль страны по регионам)

– инновационный (оценка инновационных показателей транспортной отрасли).

▪ Критерии влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие с учетом социальных и экономических эффектов, создаваемых транспортной отраслью:

– критерий интеграционных связей социально-экономического развития регионов;

– критерий подвижность населения;

– критерий энергоэффективности транспортной отрасли;

– критерий экологической безопасности в регионе;

– критерий развития малых, средних и крупных предприятий в связи с симметрией развития грузового транспорта.

▪ Критерии межотраслевой структурной симметрии развития транспорта:

– стоимостной состав валового выпуска транспортной отрасли по элементам промежуточного потребления и добавленной стоимости;

– отраслевая симметрия потребностей экономики регионов в предоставлении транспортных услуг;

– оценка симметрии транспортных услуг в стоимостной структуре выпуска экономики.

Анализа различных методик оценки симметрии развития транспортной отрасли, проведенный в рамках данной работы, позволяет прийти к выводу о том, что показатели комплексно характеризуют развитие транспорта в регионе. При этом коэффициент концентрации данных показателей предлагается автором рассчитывать по формуле:

$$K_k = \frac{(K_i - K_{\min})}{5} \cdot \frac{K_{\max} - K_{\min}}{5} \quad (1)$$

де  $K_k$  – коэффициент концентрации показателя в регионе;

$K_i$  – показатель характерный для каждого рассматриваемого региона;

$K_{\min}/\max$  – минимальный и максимальный показатели в анализируемой выборке.

Исходя из предложенной формулы, концентрация в регионе будет оцениваться по пятибалльной шкале ( $K_k \in [0; 5]$ ), где 5 баллов будет соответствовать высокой концентрации анализируемых показателей в регионе. По каждому из показателей интервал  $[0; 5]$  делится на 3 зоны:

- Зона А ( $Z_i$ )  $\in [0; K_{\text{среднее}} - \sigma]$ ;
- Зона В ( $Y_i$ )  $\in [K_{\text{среднее}} - \sigma; K_{\text{среднее}} + \sigma]$ ;
- Зона С ( $X_i$ )  $\in [K_{\text{среднее}} + \sigma; 5]$ ;

Следует заметить, что интервалы для группировки будут отличаться для каждого показателя по которому будет рассчитан коэффициент концентрации.





Рисунок 2. Подход к оценке симметричности развития транспортной инфраструктуры в регионах

Подсчет попаданий  $i$ -того региона по каждому из исследуемых показателей в зоны «А», «В» и «С» позволяет получить его координаты в трехмерном пространстве ( $X_i$ ;  $Y_i$ ;  $Z_i$ ) (рисунок 3).

В зависимости от координат в трехмерном пространстве  $i$ -того региона ( $X_i$ ;  $Y_i$ ;  $Z_i$ ), производится группировка регионов: каждый из выделенных сегментов определяет оценку концентрации отдельных показателей, характеризующих развитие транспорта в регионе.

Уровень концентрации показателей развития транспорта в регионах увеличивается вдоль осей Z-X-Y, что соответствует зонированию интервала показателей и позволяет осуществить динамический анализ, в результате изучения траектории движения региона (подразумевается перемещение между сегментами или смещение по разным осям за определенный временной период анализа).



Рисунок 3. Проведение трехмерного ранжирования с выделением сегментов в зависимости от концентрации показателей развития транспортного комплекса

В качестве коэффициента симметрии предлагается использовать взвешенное, относительно количества исследуемых показателей, расстояние между двумя точками  $K$  и  $P$  в трехмерном пространстве с координатами  $(X_K; Y_K; Z_K)$  и  $(X_P; Y_P; Z_P)$ , при условии, что точка  $K$  обладает максимальным значением  $X$ , а область  $P$  – максимальным значением  $Z$ , то есть  $X_K$  и  $Z_P$  – максимальные значения среди рассматриваемых областей.

Расчет евклидова расстояния между двумя точками в пространстве трех измерений:

$$\lambda = \sqrt{(X_A - X_B)^2 + (Y_A - Y_B)^2 + (Z_A - Z_B)^2} \quad (2)$$

Если принять, что координатами точки А координаты (n; 0; 0), а точки В (0; 0; n), тогда

$$\lambda = \sqrt{(n-0)^2 + (0-0)^2 + (0-n)^2} = \sqrt{2} * n \quad (3)$$

Формула расчета коэффициента симметрии имеет следующий вид:

$$K_{ac} = \frac{(\sqrt{(X_A - X_B)^2 + (Y_A - Y_B)^2 + (Z_A - Z_B)^2})}{\sqrt{2} * n} * 100\% \quad (4)$$

где  $K_{ac}$  – коэффициент симметрии; (X<sub>A</sub>; Y<sub>A</sub>; Z<sub>A</sub>) и (X<sub>B</sub>; Y<sub>B</sub>; Z<sub>B</sub>) – координаты точек А и В в трёхмерном пространстве;  $\lambda$  – евклидово расстояние между двумя точками в трёхмерном пространстве; n – количество показателей, используемых в анализе.

Максимальное значение  $K_{ac} = 100\%$  достигается в случае, когда регион с максимальной концентрацией показателей развития транспортной отрасли имеет координаты (n; 0; 0), а регион с минимальной концентрацией – координаты (0; 0; n), где n – объём выборки.

Наименьшее значение  $K_{ac} = 0\%$  достигается в случае, когда все регионы имеют совершенно одинаковый уровень развития транспорта и единые координаты.

Допустимый уровень симметрии исходя из характеристик оцениваемого объекта не должен превышать 50%, в противном случае следует сделать вывод о существовании значительной симметрии регионального развития. В описанной ситуации более глубокого анализа симметрии, а также разработки мероприятий по поддержке транспортной отрасли требуют регионы, попавшие в Сегмент Е.

Матричная схема оценки (рисунок 4) взаимозависимости и взаимовлияния транспортной отрасли и социально-экономического развития регионов предлагается осуществлять по четырем группам показателей:

- интеграционные связи социально-экономического развития регионов;
- подвижность населения;
- энергоэффективность и экологическая безопасность;
- развитие малых, средних и крупных предприятий.

Данный перечень показателей не является единственным или окончательным, однако перечисленные показатели можно считать базовыми и достаточными для проведения анализа взаимозависимости и взаимовлияния развития транспортной отрасли и социально-экономического развития регионов.

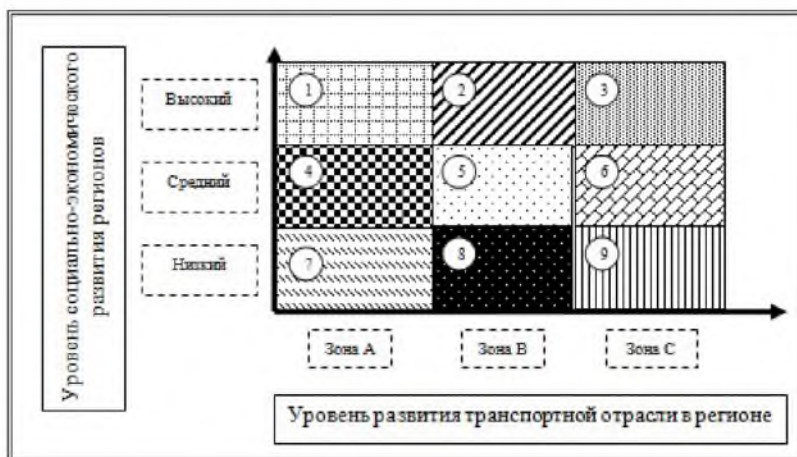


Рисунок 4. Алгоритм матричной оценки симметрии концентрации инфраструктурных отраслей, влияющих на социально-экономическое развитие региона

По итогам проведения матричного анализа образуется девять полей, в зависимости от мер, которые стоит учесть в программе инновационного развития транспортной отрасли, для преодоления симметрии в развитии регионов, с учетом того, что транспорт является инфраструктурной отраслью и зависит от социальных и экономических факторов развития области, собственно, как и наоборот: уровень социально-экономического развития региона зависит от уровня развития транспортной отрасли.

Первоочередной задачей для областей, отнесенных в процессе анализа к зонам 1 и 4, является разработка мер по поддержке транспортной отрасли, а к зонам 8 и 9 - разработка программ по развитию смежных с транспортом отраслей хозяйствования и улучшения условий жизни населения.

Зона 7, характеризующаяся низким уровнем и социально-экономического развития и развития транспортной отрасли, требует разработки комплексной инновационной программы развития, в данных регионах существует ярко выраженная необходимость в параллельно осуществляемых мероприятиях по развитию промышленности, повышение социальных стандартов и крупномасштабного развития транспортного обеспечения в регионе.

Зоны 2 и 5 характеризуется высоким уровнем социально-экономического развития и недостаточным уровнем развития транспорта, в данном случае меры по улучшению развития транспортной отрасли будут краткосрочными и не требуют больших капитальных вложений. Наиболее благоприятное положение областей в зонах 3 и 6, приоритетом развития регионов данных является поддержка достигнутого уровня

социально-экономического развития и развитости инфраструктурных отраслей, важным остаётся вопрос приоритетности развития транспорта на инновационной основе, что требует интенсивной поддержки и системных решений со стороны органов государственной власти.

Таким образом, в статье предложен алгоритм расчёта уровня симметрии развития транспортной отрасли в регионе с позиций актуальности приоритетов развития регионов с учётом концентрации инфраструктурных отраслей, которые определяют инновационные факторы социально-экономического развития страны.

Предлагаемый подход к оценке симметричности развития транспортной инфраструктуры в регионе характеризуется рядом преимуществ:

- возможность группировки регионов в зависимости от приоритетов развития страны в целом, и отдельных территориальных образований в частности;

- использование большого количества различных показателей развития транспорта в регионе, и как следствие, многомерность используемой методики;

- данный подход позволяет однозначно классифицировать регионы по степени развития транспортного комплекса;

- предлагаемый подход имеет высокую наглядность, позволяет визуально проводить сравнительный анализ различий в развитии транспортной отрасли между различными регионами;

- органы исполнительной власти в пределах своей компетенции могут использовать данный подход к оценке уровня симметрии развития транспортной отрасли при принятии управленческих решений;

- данный подход позволяет проверить гипотезу о влиянии симметричности транспортной отрасли на концентрацию производства в регионе и её связь с инновационным развитием в стране.

#### *Список литературы*

1. Леш, А. Географическое размещение хозяйства: Пер. с англ. – М.: Изд-во иностр. лит-ры Страны Бразилия [Текст] / А. Леш // Региональна экономика.— 2006. — № 4. — С. 101—111.

2. Лавровский, Б.Л. Измерение региональной асимметрии на примере России [Текст] / Б.Л. Лавровский // Вопросы статистики. — 1999. — №3. — С.42—52.

3. Масаков, В.В. Региональная социально-экономическая асимметрия: подходы, оценки и методы измерения [Текст] / В.В.Масаков // Вопросы статистики. — 1998. — № 11. — С. 3—12.

4. Климов, А.А. Пространственное развитие и проблемные территории: социально-экономические аспекты [Текст] / А.А. Климов. — М.: КомКнига, 2006. — 288 с.

5. Borts, G.H., Stein J.I. Economic Growth in a Free Market [Текст] / G.H. Borts. – New York, London, 1964.

6. Siebert, H. Regional Economic Growth Theory and Policy [Текст] / H. Siebert. – Scranton, 1969.

7. Myrdal, G. Economic Theory and Under-developed Regions [Текст] / G. Myrdal. – London, 1957

8. Дунаев О.Н. Транспорт региона в условиях перехода к рынку. -М.:ГАУ, 1991.- 219 с.
9. Ковшов Г.Н. Моделирование основных направлений развития транспорта в системе народнохозяйственного планирования. М. : Наука, 1985.- 198 с.
10. Лившиц В.Н. Проблемы повышения эффективности работы и развития транспорта // Экономика и математические методы. 1984. - Т. 20. -Вып.2.

УДК 322.002

**РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ:  
ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

*Журова Галина Павловна, ст. преподаватель*

*Плотникова Екатерина Андреевна, студентка*

*Россия, г.Курск, Юго-Западный государственный университет*

*В статье раскрывается необходимость внедрения инноваций во все сферы экономики для создания потенциала будущего развития. Показана связь стабильного экономического роста с инновационным путём развития.*

*Ключевые слова: инновация, экономика, экономический рост.*

**DEVELOPMENT OF INNOVATIVE ACTIVITY IN RUSSIA:  
PROBLEM ASPECTS AND WAYS OF THEIR DECISION**

*Zhurova Galina Pavlovna, senior lecturer,*

*Plotnikova Ekaterina Andreevna, student,*

*Russia, Kursk, South west State University*

*Abstract: In this article we reveal the need for promotion of innovations in all economic spheres in order to create development potential in the future. The connection between steady economic growth and innovation-based development is shown.*

*Keywords: Innovation, economy, economic growth.*

Большинство индустриально развитых стран связывает свои надежды на долгосрочный стабильный экономический рост с переходом на инновационный путь развития. Именно поэтому повышение инновационной восприимчивости экономики - одна из основных задач современного государства. Несмотря на то, что инновационная практика существует много тысячелетий, инновации как предмет теоретического исследования стали рассматриваться в XX веке. В формирование и развитие теории инноваций значительный вклад внесли зарубежные исследователи, такие как Дж. Бернал, Ф. Бродель, П. Друкер, Г. Менш, С. Кузнец, Й. Шумпетер и др.. Этой проблеме посвящены работы и отечественных учёных, в числе которых: А.И. Анчишкин, Ю.В. Вертакова, Л.Ш. Лозовский, Б.А. Райзберг, Ю.В. Яковец и др.

# **ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

**научно-практический журнал**

---

**№2**

**2013 год**

---

Подписано в печать 27.12.2013 г.

Формат 60x84 1/16

Бумага офсетная

Уч.-изд. л. 19,2 Усл. печ. л. 19,3. Тираж 500 экз. Заказ № 075

Отпечатано в типографии

ЗАО "Университетская книга"

Россия, г. Курск, ул. Монтажников, д.12

Горохов Александр Анатольевич

ИНН 463001859833 ОГРН 306463216600071

Телефон +7-910-730-82-83