

**МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН  
ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФИНАНСОВО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

УДК 338.46: 001.895

*На правах рукописи*

**ШОДИЕВ ФИРДАВС ТОШМАМАТОВИЧ**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА  
ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ  
(на материалах пассажирских автотранспортных предприятий  
Республики Таджикистан)**

Специальность: 08.00.05 - Экономика и управление народным  
хозяйством (экономика, организация управления предприятиями,  
отраслями, комплексами – управление инновациями)

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание учёной степени  
кандидата экономических наук

Научный руководитель:  
доктор экономических наук,  
профессор Ходжаев П.Д.

**ДУШАНБЕ 2021**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ РЫНКА.....</b>	<b>15</b>
1.1. Теоретические подходы к исследованию инновации в сфере транспортных услуг.....	15
1.2. Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.....	27
1.3. Методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.....	42
<b>ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН.....</b>	<b>54</b>
2.1. Анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан.....	54
2.2. Исследование факторов, характеризующих уровень использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.....	67
2.3. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.....	79
<b>ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН.....</b>	<b>88</b>
3.1. Экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта.....	88
3.2. Внедрение инновационных технологий в процесс оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квази-конкуренции.....	96
3.3. Приоритетные направления использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.....	107
<b>ВЫВОДЫ.....</b>	<b>123</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....</b>	<b>128</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>154</b>

## ВВЕДЕНИЕ

### **Актуальность темы диссертационного исследования.**

Инновационный путь развития страны считается основным курсом государственной политики Республики Таджикистан. В послании Лидера нации, основоположника мира и национального единства, Президента Республики Таджикистана<sup>1</sup> Эмомали Рахмона в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г. среди важных направлений политики реформирования реального сектора экономики выделяются инновационные меры, и указывается: «...мы предусматриваем дальнейшее устойчивое развитие страны в индустриальной и инновационной форме, стремимся к повышению эффективности использования ресурсов и возможностей во всех сферах социально-экономической жизни и уже осуществляем отдельные меры для недопущения уязвимости национальной экономики страны в долгосрочный период». Инновации в нынешних условиях охватывают наряду с научно-техническими достижениями применение новых форм предпринимательской деятельности, высококачественных товаров и услуг.

Переход национальной экономики на инновационный путь развития предусматривает отдельные требования, характеризующие процессы внедрения современных информационно-коммуникационных технологий, ужесточения конкуренции на рынке товаров и услуг. Вместе с тем, регулирование инновационного процесса осуществляется республиканскими и местными органами исполнительной власти посредством реализации стратегических приоритетов развития экономики страны.

Особенности экономики Республики Таджикистан, оцениваются качественными различиями уровней экономического развития сегментов экономики, предусматривают разработку собственной модели перехода отраслей национальной экономики на инновационный путь.

В условиях формирования и развития рыночных отношений сфера услуг играет ключевую роль в полном и своевременном удовлетворении

---

<sup>1</sup>[www.president.tj](http://www.president.tj) Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г.

потребностей общества и жителей. По мере насыщения рынка товарами и услугами, формирования инновационной экономики, появляются новые виды деятельности, и это способствует увеличению спроса на услуги и повышению их качества. Для решения данных задач следует использовать инновационные подходы, инструменты и механизмы по совершенствованию системы управления данной сферы.

Одним из важных отраслей сферы услуг является сфера транспортных услуг, включающая рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта.

Рынок услуг пассажирского транспорта в настоящее время должен проводить эффективную инновационную политику по разработке и внедрению НТД, которые позволили бы вывести автомобильный транспорт на качественно новый уровень развития.

Коренные изменения, происходящие в Республике Таджикистан, непосредственно связаны с развитием пассажирского автомобильного транспорта, который способствует развитию связей, функционированию отраслей экономики, удовлетворению спроса населения в транспортных услугах, решению многих социально-экономических проблем.

Все это становится возможным путем эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

Однако, в настоящее время, имеется много проблем, связанных с отсутствием исследований по оценке и эффективному использованию инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП). Таким образом, актуальность выбранной темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью разработки теоретико-методического инструментария оценки условий, ресурсов и факторов развития инновационного потенциала ПАТП, что позволит определить стратегические приоритеты на республиканском и местном уровнях.

**Степень изученности и разработанности темы исследования.** В нынешних условиях инновационный потенциал трактуется как важное

составляющее теории и практики управления, привлекает внимание многих отечественных и зарубежных исследователей.

Теоретико-методологические основы исследования влияния инноваций, инновационной деятельности на экономическое развитие страны представлены в трудах зарубежных исследователей: П. Друкера, С. Менделя, Э. Мэнсфилда, М. Портера, Ф. Никсона, Б. Санто, Х. Риггса, И. Шумпетера; Б. Твисса, и др.; российских ученых: С. Глазьева, Л.А. Баева, А.Г. Гранберга, С. Ильдеменова, С. Ильенкова, П. Завлина, Г.Б. Клейнера, Н.Д. Кондратьев, А. Казанцева, Е. Олейникова, А. Пригожина, Д. Львова, А.А. Трифилова, Р. Фатхутдинова, А. Харина, Э. Уткина, и др.; и отечественных ученых: С. Дж. Комилова, Г. Джурабаева, Р.К. Раджабова, М.К. Файзуллова, П.Д. Ходжаева и др.

Теоретические и прикладные основы анализа сущности инновационного потенциала получили развитие в работах М. Бендикова, И. Афонина, В. Гончарова, Л. Бляхмана, Г. Доброва, М. Данько, Г. Жиц, С. Ермасова, И. Кладченко, Д. Ильясова, С. Дж. Комилова, Д. Кокурина, А. Когута, С. Кравченко, Р. Лищенера, Б. Лисина, В. Медынского, Ф. Меерсона, А. Румянцева, Р.К. Раджабова, Д. Сахала, А. Савельева, М.К. Файзуллова, В. Фридлянова, Г. Унтура, А. Ходыкина, П.Д. Ходжаева и др.

Проблеме формирования инновационного потенциала, а также оценке влияния трансформационных и транзакционных факторов на его развитие посвящены работы В. Горфинкеля, В. Винокурова, М. О. Иншакова, С. Дж. Комилова, Ю. Максимова, О. Московина, В. Переходова, В. Монастырского, В. Садкова, В. Сенчагова, Р.К. Раджабова, Т. Штерцера, Рауфи А., М.К. Файзуллова, П.Д. Ходжаева и др.

Однако решение некоторых вопросов этой проблемы требуют проведения специальных исследований.

В проведенном исследовании почти неизученными остаются проблемы эффективного использования инновационного потенциала ПАТП, учитывающие как особенности территорий, так и особенности их

инфраобеспечения и поэтому эти разработки актуальны в разрезе территориальных образований. Многие теоретические, методологические и методические аспекты проблем оказания пассажирских автотранспортных услуг в целом и применительно к Республике Таджикистан, недостаточно изучены и требуют научного осмысления и исследования.

В условиях формирующихся рыночных отношений особенно малоизученными в исследованиях являются организационно - экономические аспекты эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий. Эти разработки особенно необходимы в разрезе конкретных территорий, так как именно здесь они приобретают особый характер при увязке развития экономики, а также транспортной системы. Всё вышеизложенное определяет актуальность диссертационного исследования, теоретическую, методологическую и практическую значимость работы.

**Теоретической и методологической базой** диссертации явились современные экономические учения, влияние экономических процессов на осуществление хозяйственных реформ, разработанные в трудах отечественных и зарубежных исследователей, нормативно - правовые акты органов исполнительной власти, Законы и законодательные акты, Указы, приказы, распоряжения Президента Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли и Правительства Республики Таджикистан и другие нормативно-законодательные акты.

### **Общая характеристика исследования**

**Цель исследования.** Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и уточнение методических основ использования инновационного потенциала ПАТП, концептуальные положения их развития и путей повышения экономической эффективности транспортного обслуживания в условиях формирующихся рыночных отношений.

**Объектом исследования** является сеть пассажирских автотранспортных предприятий и использование их инновационного потенциала в условиях рыночной экономики.

**Предметом исследования** являются экономические отношения, складывающиеся в процессе формирования и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в системе сферы услуг национальной экономики.

**Задачи исследования.** Поставленная цель предопределила необходимость решения следующих задач:

- исследовать особенности и роль инноваций в экономическом развитии пассажирских автотранспортных предприятий; определить экономическое содержание и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также уточнить методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;
- проанализировать современное состояние и развитие сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обосновать пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях углубления рыночных отношений;
- изучить факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, а также провести оценку инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях Республики Таджикистан;
- разработать экономико-математическую модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране и в разрезе ее областей;

- исследовать особенности внедрения инновационных технологий в процессе оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции;
- обосновать основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

**Методы исследования.** В процессе исследования применялись методы экспертных оценок, логического и корреляционно-регрессионного анализа, индукции и дедукции.

**Область исследования.** Диссертация выполнена в соответствии со следующими разделами Паспорта номенклатуры специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: 2.1. Развитие теоретических и методологических положений инновационной деятельности; совершенствование форм и способов исследования инновационных процессов в экономических системах; 2.2. Разработка методологии и методов оценки, анализа, моделирования и прогнозирования инновационной деятельности в экономических системах; 2.5. Особенности создания и исследования национальных инновационных систем: принципы построения и развития, структуры и функции, оценка эффективности; 2.9. Оценка инновационного потенциала экономических систем; 2.10. Оценка инновационной активности хозяйствующих субъектов в целях обеспечения их устойчивого экономического развития и роста стоимости.

**Этапы исследования.** Диссертационная работа выполнена в период 2004-2019 гг.

**Основная информационная и экспериментальная база исследования.** Диссертационная работа выполнена на кафедре экономики и управления Таджикского государственного финансово-экономического университета. При проведении диссертационного исследования использованы результаты различных научных разработок и методик, а также

материалы и отчеты Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан и других ведомственных и отраслевых НИИ.

**Достоверность результатов исследования** подтверждается экспериментами, достоверностью данных, достаточным объемом материала исследования, статистической обработкой результатов исследований и публикациями. Выводы и рекомендации основаны на научном анализе результатов теоретических и экспериментальных исследований. Результаты диссертационного исследования использованы при обосновании концептуальных положений и программы развития транспортной системы Республики Таджикистан на период 2025 г.

**Научная новизна исследования:**

- уточнены теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также методических положений оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;
- дана оценка современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обоснованы пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, выявлены узкие места в транспортном обслуживании населения в условиях углубления рыночных отношений;
- выявлены факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан;

- разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года;

- предложены инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода и внедрения инновационных автоматизированных систем организации и управления пассажирским автомобильным транспортом;

- обоснованы и разработаны основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала ПАТП в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что теоретические, методологические положения, выводы и рекомендации, представленные в диссертации, могут быть использованы в процессе оценки эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы автотранспортных услуг.

**Практическая значимость** проведенного исследования состоит в решении проблем эффективного использования инновационного потенциала в разных аспектах планирования и управления. Важное значение имеет применение предложенных методических основ анализа и синтеза, оценка современного состояния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала сферы услуг, а также выбора приоритетных направлений развития и эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях развития рыночных отношений.

## **Основные положения исследования, выносимые на защиту:**

- уточнены теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также методических положений оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;
- дана оценка современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обоснованы пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, выявлены узкие места в транспортном обслуживании населения в условиях углубления рыночных отношений;
- выявлены факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан;
- разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года;
- предложены инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода и внедрения инновационных автоматизированных систем организации и управления пассажирским автомобильным транспортом;
- обоснованы и разработаны основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала ПАТП в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить

экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Личный вклад соискателя.** Все этапы реализации плана диссертационной работы, такие как разработка темы, ее обоснование и актуальность, цель и задачи работы, проводились при непосредственном участии автора. Автор на основе совершенствования методики оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий внес существенный вклад в выявление факторов, характеризующих уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан, разработке и реализации экономико-математической модели влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, обосновании и разработке основных направлений развития и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты проведенного исследования докладывались на научно-практических конференциях в Таджикском государственном финансово-экономическом университете (2007–2019 гг.), Таджикском государственном университете коммерции (2007-2019 гг.), Таджикском национальном университете (2007-2019 гг.), Институте предпринимательства и сервиса Таджикистана(2007-2019 гг.), а также на научных конференциях молодых ученых Таджикистана (2007-2019 гг.).

Разработанные методические и практические рекомендаций могут быть применены автотранспортными предприятиями различных форм

собственности, местными органами исполнительной власти и самоуправления при развитии и функционировании автотранспортной системы.

Основные положения и результаты исследования внедрены в автотранспортные предпринимательские структуры города Душанбе Республики Таджикистан (справка № 2433 от 28.11.2019 г. о внедрении результатов).

Теоретические, методические положения диссертационного исследования нашли своё отражение и используются в учебном процессе при разработке учебных программ, учебных пособий и текстов лекций по дисциплинам «Экономика предприятия», «Логистика», «Инновационный менеджмент», «Стратегический менеджмент», «Стратегический маркетинг», «Организация и управление сферы услуг» для студентов экономических специальностей (справка №.1052/04 от 11.11.2019 г. о внедрении результатов).

**Публикации результатов диссертации.** Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 11 научных работах общим объемом авторского текста 4,56 п.л. в том числе 5 статей в рецензируемых изданиях ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводы, списка использованных литературных источников и приложения. Объем работы составляет 166 листов, в том числе 4 рисунка и 27 таблиц. Библиография диссертационной работы составляет 256 наименований.

### **Основное содержание работы**

**Во введении** обоснована актуальность и степень разработанности темы, цель и задачи, объект и предмет исследования, теоретические и методические основы, информационная база, достоверность и обоснованность результатов исследования, научная новизна и практическая

значимость, апробация результатов работы, публикации и структура диссертации.

**В первой главе «Теоретико-методические основы исследования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях рынка»** изучены теоретические подходы к исследованию инновации в сфере транспортных услуг, раскрыто экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, выявлены методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

**Во второй главе «Современное состояние и использование инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан»** проведен анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг, выявлены факторы, характеризующие уровень использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

**В третьей главе «Основные направления эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан»** осуществлено экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта, предложены мероприятия по внедрению инновационных технологий в процесс оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции, а также разработаны и обоснованы приоритетные направления использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

**В выводах** обобщены и даны конкретные рекомендации и предложения по решению проблем, исследуемых в диссертации.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ РЫНКА

## 1.1. Теоретические подходы к исследованию инновации в сфере транспортных услуг

«В нынешних условиях перехода экономики к инновационному типу развития, является основой обеспечения стабильного и качественного экономического роста. Это концептуальное положение подтверждается тем, что во многих развитых странах инновационная экономика обеспечивает до 30% роста ВВП»<sup>2</sup>.

В настоящее время НИОКР считается главным составляющим предприятий сферы услуг, и оно усиленно развивается по степени наукоемкости. «В расходах на НИОКР частного сектора ее доля за последние двадцать лет выросла в 8 раз, а ряд отраслей услуг - информационно-компьютерные, телекоммуникации и торговля - превосходят показатель наукоемкости в обрабатывающей промышленности»<sup>3</sup>.

В современных условиях инновационный потенциал сферы услуг в целом наращивается финансированием из государственного бюджета. Большая часть финансовых средств, выделяемых из государственного бюджета, сосредоточена на развитие научно-исследовательских центров. Вместе с тем, для отдельных сфер экономики, нужны государственные расходы на фундаментальные исследования, способствующие повышению качества ресурсов.

В настоящее время термин «инновация» определяется как превращение последних достижений в конечный потребляемый продукт.

Инновацией считается конечный результат, полученный от целенаправленного и эффективного применения современных информационно-коммуникационных технологий.

---

<sup>2</sup>Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12, -С.40-52.

<sup>3</sup> Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12, С.40-52.

В. М. Аньшина, А.А. Дагаева отмечают, что «инновационность рассматривается как следствие традиционной рыночной практики, как следствие конкуренции на рынке товаров и услуг. В хозяйственной сфере инновационность не может существовать без рынка. Она неразрывно связана со способностью общества порождать перемены. Являясь исходным условием необходимых перемен, сам рынок между тем не приводит в движение инновационные процессы в нужных масштабах, не обеспечивает их устойчивости. Необходимы определенные культурные изменения, которые бы закрепили на уровне общества предприимчивость, изобретательность и оперативность. Речь идет о переменах в стереотипах мышления. Важно отметить, что начало возникновения теории инноваций относится к периоду времени, когда научные знания стали использоваться именно в практической деятельности»<sup>4</sup>.

Вместе с тем, Жан Кондорсе считает, что «прогресс наук обеспечивает прогресс промышленности, который сам затем ускоряет научные успехи, и это взаимное влияние, действие которого возобновляется, должно быть причислено к наиболее могущественным причинам совершенствования человеческого рода»<sup>5</sup>.

Следует заметить, что появление инноваций, экономическую систему выводит из равновесия и стимулирует экономическое развитие. Такое обстоятельство длится до тех пор, пока инновации не занимают значительную часть сферы услуг и не считаются рутинной, и под влиянием экономических процессов восстанавливается рыночное равновесие<sup>6</sup>.

Н.Д. Кондратьев разработал теорию длинных волн. Н.Д. Кондратьев установил взаимосвязь между длинными волнами и техническим развитием общественного производства. Он доказал волнообразный характер научных достижений<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Инновационный менеджмент: под ред. В. М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Наука, 1997. -С.10.

<sup>5</sup> Кондорсе Ж.А. Эскиз исторической картины прогресса человеческого разума/ Ж.А.Кондорсе. - М., 1936.

<sup>6</sup> Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И.Иванова. - М.: Наука, 2002. -С.16.

<sup>7</sup> Кондратьев Н.Д. Основы проблемы экономической динамики. - М.: Наука, 1991; Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/ Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. -С.370.

И. Шумпетер выделяет роль инициаторов, которые рискуют при внедрении больших инноваций<sup>8</sup>.

И. Шумпетер впервые ввел в лексикон определение инновации с учетом ее экономической сущности. Он считает, что «двигателем развития выступает предприимчивость, выражающаяся в постоянном поиске новых комбинаций факторов производства. Сущность инновации заключается в практическом использовании научно-технических разработок и изобретений. Инноватор не изобретатель, не человек техники, инноватор – это предприниматель, человек бизнеса. Хозяйственная деятельность в условиях рынка предполагает четыре роли: предпринимателя, менеджера, капиталиста и изобретателя. Предприниматель – это и есть инноватор»<sup>9</sup>.

Инновацией считается переменной функцией, которая охватывает изменения в процессах, продукте, организации и маркетинге.

Кроме И. Шумпетера, таким определением «инновация» придерживались ученые: Р. Фостер<sup>10</sup>, Э. Мэнсфилд<sup>11</sup>, М.Е. Портер<sup>12</sup>, Р. Солоу<sup>13</sup>, Б. Твисс<sup>14</sup> и др.

Саудер У.Е. и Нашар А.С.<sup>15</sup>, рассматривают инновацию как результат деятельности, воплощенный в новые или усовершенствованные продукты, востребуемые рынком, новые или усовершенствованные технологические процессы, используемые в практической деятельности, новые услуги и новые подходы к удовлетворению социальных потребностей.

В литературных источниках различают массу определений инновации, которые подразделяются на технические, экономические, организационные, управленческие и др.

---

<sup>8</sup> Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. 6-е изд. / Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -С.20-26.

<sup>9</sup> Schumpeter, J. The Theory of Economic Development / J. Schumpeter. – Cambridge : Harvard, 1934.

<sup>10</sup> Фостер, Р. Обновление производства: атакующие выигрывают / Р. Фостер. – М. : Прогресс, 1987

<sup>11</sup> Менсфилд, Э. Экономика научно-технического прогресса / Э. Менсфилд. – М. : Прогресс, 1970.

<sup>12</sup> Porter, M. Competitiveness Advantage of Nation / M. Porter // Harvard Business Review. – March – April. – 1990.

<sup>13</sup> Solow, R. On Theories of Unemployment / R. Solow // American Economic Review. – 1980.

<sup>14</sup> Twiss, B.C. Managing technological innovation / B.C. Twiss. – Pitman, 1992.

<sup>15</sup> Саудер, У.Е. Руководство по наилучшим методам трансфера технологий / У.Е. Саудер, А.С. Нашар // Управление инновациями. – М. : Дело-ЛТД, 1995.

Автор работы<sup>16</sup> инновацию рассматривает, в котором изобретение приобретает экономический смысл. По мнению Ф. Никсона инновация – это комплекс производственных, коммерческих и технических мер, способствующих появлению на рынке товаров и услуг нового оборудования<sup>17</sup>.

Другой автор считает, что «инновация – это такой общественно-технико-экономический процесс, который через практическое использование идей и изобретений приводит к созданию лучших по своим свойствам изделий, технологий, и в случае если инновация ориентирована на экономическую выгоду, прибыль, ее появление на рынке может принести добавочный доход»<sup>18</sup>.

Д. Соколов, А. Титов и М. Шабанова считают, что «инновация-это конечный результат создания и освоения нового модифицированного средства, удовлетворяющий конкретные общественные потребности и дающий ряд эффектов (социально-экономический, научно-технический, экологический)»<sup>19</sup>.

Автор работы считает, что «инновация-это прибыльное использование новаций в виде новых технологий, организационно-технических и социально-экономических решений производственного, финансового, коммерческого или иного характера»<sup>20</sup>.

Другой автор считает, что инновации - это двигатель развития техники и технологии на этапе их зарождения, изучения, распределения на других объектах<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> Twiss, В.С. Managing technological innovation / В.С. Twiss. – Pitman, 1992.

<sup>17</sup> Никсон, Ф. Инновационный менеджмент / Ф. Никсон. - М.: Экономика, 1997.

<sup>18</sup> Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б.Санто. - М.: Прогресс, 1990. -С. 83

<sup>19</sup> Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/ Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.

<sup>20</sup> Морозов Ю. Инновационный менеджмент/ Ю.Морозов. -Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.

<sup>21</sup> Пригожин А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожий. М: Политиздат, 1989.

В работе<sup>22</sup> отмечается, что «инновация -это результат деятельности, которое охватывает разработку, производство и распределение новых технологий, применение передовых организационных форм и т.д.».

Коллектив авторов считают, что «инновация-это применение результатов интеллектуальной деятельности в определенной сфере с целью совершенствования их деятельности»<sup>23</sup>.

А.А. Харин и И.Л. Коленский считают, что инновация - это результат творческой и инвестиционной деятельности, направленной на разработку, изготовление и распространение новых видов товаров, услуг и технологий, организационных форм на уровне фирмы<sup>24</sup>.

Другой автор считает, что «инновация-это объект, внедренный в производство в результате проведенного научного исследования или сделанного открытия, качественно отличный от предшествующего аналога»<sup>25</sup>.

П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели<sup>26</sup> рассматривают инновацию как результат интеллектуального творчества, которое направлено на улучшение технологических процессов и используемых в определенных сферах деятельности.

Авторы работ считают, что инновации - это научно-технические достижения, необходимые для внедрения их в социальной сфере<sup>27</sup>.

В целом, различают следующие подходы к трактовке инноваций: объективный, процессный, объективно-утилитарный, процессно-утилитарный и процессно-финансовый<sup>28</sup>.

---

<sup>22</sup> Научно-технический прогресс. Словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987.

<sup>23</sup> Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.

<sup>24</sup> Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -С.35.

<sup>25</sup> Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С.11 .

<sup>26</sup> Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.-128 с.

<sup>27</sup> Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М. Аньшин., С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003. -С.203.

<sup>28</sup> Баев Л.А., Шугуров В.Э. Системный подход к определению // Современные технологии в социально-экономических системах. - 1995. - С.13.

Объективный подход рассматривает «инновацию как последний результат деятельности предприятий, в модифицированном виде к социальным услугам»<sup>29</sup>.

Процессный подход опирается на принципах коммерциализации новшеств, при их освоении и внедрении.

Сторонник объективно-утилитарного подхода А.А. Кутейников считает, что «инновация-это способ удовлетворения потребностей общества, опирающиеся на научно-технические достижения»<sup>30</sup>.

Мухамедьяров А.М.<sup>31</sup> отмечает, что «инновации - это реальные возможности удовлетворения общественных потребностей, представляющие конкретные способы, пути и средства достижения основной цели производства».

Сторонник второго подхода В.И. Громека инновации рассматривает как процесс, в ходе которого научная идея или техническое изобретение доводится до стадии коммерческого использования и начинает давать экономический эффект<sup>32</sup>.

Автор работы считает, что инновация рассматривается как вещественный результат, полученный от капиталовложения в приобретение и эффективное использование передовой техники и технологий<sup>33</sup>

Изучение зарубежной экономической литературы свидетельствует о том, что содержание инновации определен согласно процессно-утилитарного подходу и в значительной степени зависит от объекта и предмета исследования<sup>34</sup>.

---

<sup>29</sup> Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов - Ростов н/Д: Феникс, 2002. -С.15.

<sup>30</sup> Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. - С.12-13.

<sup>31</sup> Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С.8.

<sup>32</sup> Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977. -С.36-37.

<sup>33</sup> Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. -С.14.

<sup>34</sup> Инновационный менеджмент: Учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; Под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С.9; Менсфилд Э. Экономика научно-технического прогресса/ Э.Менсфилд. - М.: Прогресс, 1970.- 123с.; Фостер Р. Обновление производства: атакующие выигрывают/ Р. Фостер. - М.: Прогресс, 1987. ; Мончев Н. Разработки нововведения/ Н.Мончев. - М., 1976. -112с.; Перлани И. Нововведения в организациях/ И.Перлани. - М., 1980. -185 с.; Barnett H. Innovation: the Basis of Culture Change/ Н.Barnett. - N.Y., 1953. -P.9; Drucker P.F. Technology, Management and Society/ P.F.Drucker. - L., 1970. -P.69; Kingston W. The Political Economy of

В соответствии с международными стандартами инновация рассматривается как последний результат инновационной деятельности предприятий и организаций, усовершенствованного оборудования, применяемого в практике и к социальным услугам.

*Мы считаем, что «инновация – это конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формированию инновационной экономики»<sup>35</sup>.*

Следует отметить, что проходящие в мировом сообществе инновационные изменения, оказали значительное влияние на все сферы национальной экономики, включая сферу услуг.

Вместе с тем, преобразование научного познания в инновацию, изменяется вследствие завершения своего инновационного цикла, что способствует развитию общества.

С развитием сферы услуг и потребности общества, в настоящее время, инновации становятся составной частью предпринимательской деятельности.

Важным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятий сферы услуг на различных рынках считается уровень применяемых ими инновационных возможностей. Вместе с тем, уровень инновационных возможностей обеспечивает конкурентоспособность производимых товаров, работ и услуг.

---

Innovation/ W.Kingston. - The Hague, 1984. -P.XII; Mendell S., Ennis D. Looking at innovation strategies/ S.Mendell, D. Ennis // Research Management . - 1985. - Vol. 28. - № 3. - P.33; Riggs H.E. Managing high-technology companies/ H.E.Riggs. - Belmont, 1983. -P.7-8; Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б.Санто. - М.: Прогресс, 1990. -С.83; Сахал Д. Технический прогресс: концепции, модели, оценки: пер. с англ./ Д. Сахал - М.: Финансы и статистика, 1985. -С.65; Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. -С.36; Hippel E. User's role in industrial innovations/ E.Hippel // Management of Research and innovation. - Amsterdam, 1980.-P.56; Zaltman G. Innovation and Organizations/ G.Zaltman. - N.Y., 1973. -P.10.

<sup>35</sup> Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/ Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев //Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-146.

В условиях большинства регионов Республики Таджикистан важным механизмом эффективного экономического роста считается перспективная модернизация технологий, опирающегося на развитие национальной экономики.

Мы считаем, что инновационное развитие обеспечивается следующими мероприятиями в сфере услуг:

- ужесточение факторов интенсивного экономического роста сферы услуг, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики;
- ключевое значение науки в создании и применении инновационных услуг в сферах национальной экономики, отвечающих требованиям современного рынка;
- сокращение сроков службы, обновления техники и технологий, повышением технической оснащенности предприятий сферы услуг;
- спецификой особенности НТП, выражающейся в неопределенности результатов и наличии риска;
- увеличением затрат и снижением финансовых показателей предприятий сферы услуг при освоении новой продукции; быстрым физическим и моральным износом оборудования.

Следует отметить, что институциональная среда считается важным фактором развития инновационного предпринимательства в сфере услуг, которая регулируется государством. В нынешних условиях в нашей стране различают следующие факторы препятствующие развитию инновационного предпринимательства в сфере услуг:

- несовершенство законодательной базы относительно мотивации инновационного предпринимательства в сфере услуг;
- присутствие больших административных и бюрократических препятствий;
- отсутствие своевременного доступа частных инновационных предпринимательских структур к отдельным ресурсам;

- отсутствие налогового стимулирования инновационного предпринимательства в сфере услуг;
- несовершенство законодательства относительно защиты интересов частных инновационных предпринимательских структур;
- неэффективное функционирование рынка инновационных товаров, услуг и др.

Особый интерес представляет классификация инноваций, которая считается важным составляющим исследования по проблемам развития инноваций. В нынешних условиях имеются многие подходы к классификации инноваций, которые изучены в трудах Ф.Ф. Бездудного, Р.И. Акмаева, Ф. Валента, А.В. Васильева, С.В. Ильдеменова, П.Н. Завлина, В.Г.Медынского, А.К. Казанцевой, Н.И.Морозова, Л.Э. Миндели, О.Д. Нечаева, Г.И.Морозова, А.И. Пригожина, Л.Н. Оголевой, Э.А. Уткина, Г.А.Смирнова, Ю.В.Яковец, Р.А. Фатхудинова, и др.<sup>36</sup>

Важно отметить, что данные классификации осуществлены по следующим признакам: по причинно-следственным связям, по техническим показателям, по уровню радикальности, с учетом цикличности, по экономическим сферам, по коренным преобразованиям, по способу распределения, по характеру использования, по возникновению, по инновационному потенциалу, по типу новизны для рынка и т.д.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Основы инновационного менеджмента: Теория и практика: учеб. пособие / Под. ред. П.Н. Завлина и др. М.: Экономика, 2000. -С.24; Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72; Бездудный Ф.Ф., Смирнова Г.А., Нечаева О.Д. Сущность понятия "инновация" и его классификация / Ф.Ф.Бездудный, Г.А.Смирнова, О.Д. Нечаева.// Инновации. - 1998. - № 2 (3). - С.3-13; Акмаева Р.И. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Р.И.Акмаева. - Ростов н/Д: Издательство "Фолиант", 2004. -С.60; Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С.12; Уткин Э.А., Морозова Н.И., Морозова Г.И. Инновационный менеджмент/ Э.А.Уткин, Н.И.Морозова, Г.И. Морозова. - М.: АКАЛИС, 1996. -С.11; Яковец Ю.В. Ускорение научно-технического прогресса. Теория и экономический механизм/ Ю.В. Яковец. - М.: Экономика, 1988. -С.95-96; Инновационный менеджмент: учеб. пособие / Под ред. д.э.н. проф. Л.Н. Оголевой. - М.: ИНФРА-М, 2002. - С.18; Медынский В.Г., Ильдеменов С.В. Реинжиниринг инновационного предпринимательства/ В.Г.Медынский, И С.В.Ильдеменов.- М.: ЮНИТИ, 1999. -С.17-19; Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. -С.6; Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов. 6-е изд./ Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -С.26-30.

<sup>37</sup> Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А.Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. - С.21; Титов А.Б. Маркетинг и управление инновациями/ А.Б.Титов. - СПб: Питер, 2001. -С.10; Фоломьев А.Н., Э.А. Гейгер Менеджмент инноваций. Теория и практика/ А.Н.Фоломьев, Э.А. Гейгер. - М.: АИРО-XX, 1997. -С.14-15; Grossi G. Promoting Innovation in a Big Business // Long Range Planning. - 1990. - Vol. 23. - N. 1. - P.41-58; Берзин И.Э., Пикунова С.А., Савченко Н.Н., Фалько С.Г. Экономика предприятия: учеб. для вузов / Под ред. С.Г. Фалько. - М.: Дрофа, 2003. -С.270; Прищепенко В.В. Маркетинг-менеджмент развития

А.И. Пригожин считает, что «классификацию инноваций можно осуществлять по следующим признакам: 1) по распространенности: единичные; диффузные. 2) по месту в производственном цикле: сырьевые; обеспечивающие (связывающие); продуктовые. 3) по преемственности: замещающие; отменяющие; возвратные; открывающие; ретровведения. 4) по охвату ожидаемой доли рынка: локальные; системные; стратегические. 5) по инновационному потенциалу и степени новизны: радикальные; комбинаторные; совершенствующие»<sup>38</sup>.

На основе анализа литературных источников, нами предлагается классификация инноваций (рис. 1). Кроме того, нами предложена классификация инноваций по уровню новизны (рис. 2).

При этом актуальными считаются крупномасштабные научно-технические, структурные изменения в отраслях сферы услуг, имеющие важнейшее значение для дальнейшего развития национальной экономики.

В современных условиях проблемы взаимодействия и взаимопроникновения процессов инновационного развития различных сфер экономики актуальны.

Следует отметить, что важным фактором обеспечения конкурентоспособности продукции в нынешних условиях считается инновационная деятельность, позволяющая перейти к инновационному типу экономического развития.

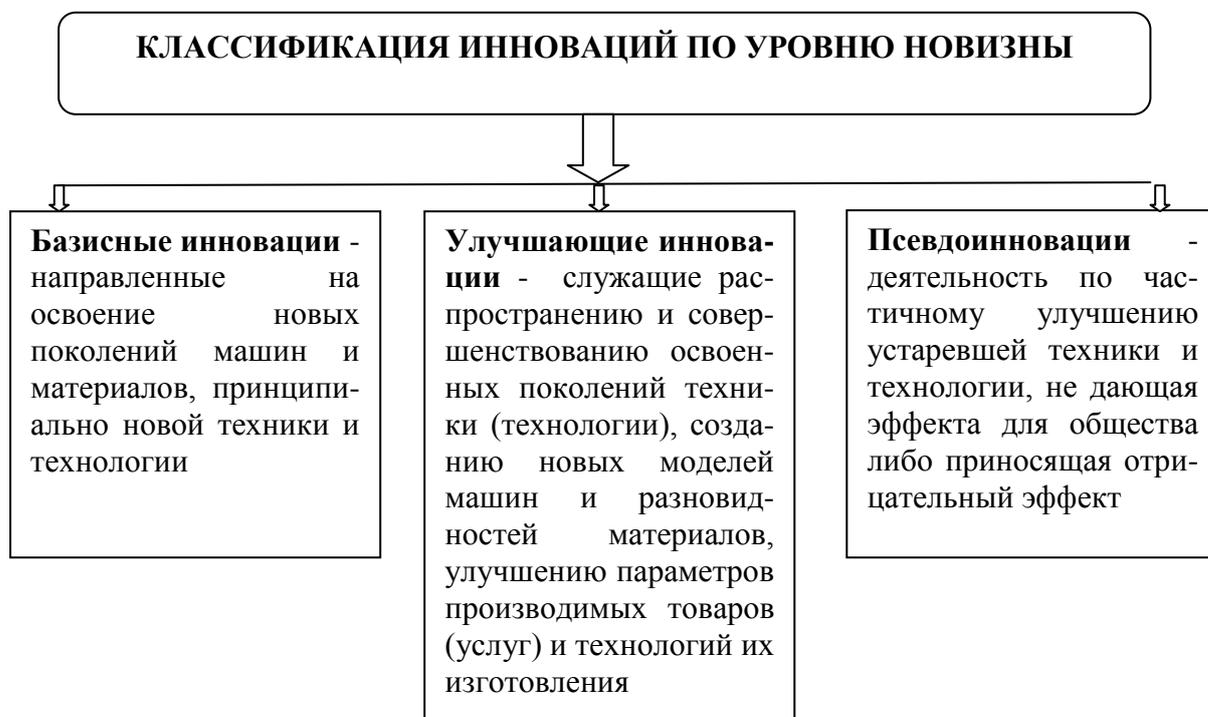
---

(перспектива инновационного менеджмента). - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2005. -С.53; Макарин Н.П., Шаборкина Л.В. Инновационный менеджмент: учеб. пособие. - Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 1997. -С.10; Инновационный менеджмент: справ, пособие / Под. ред. П.Н. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Миндели. 2-е изд., перераб. и доп.- М.: ЦИСН, 1998. -С.4-5; Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.11.

<sup>38</sup> Пригожин А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожий. М: Политиздат, 1989.



**Рисунок 1 - Предлагаемая классификация инноваций (составлено автором)**



**Рисунок 2** - Классификация инноваций по уровню новизны (составлено автором)

Применения инноваций в сфере услуг предполагает изменение способов предоставления услуг, а также передовых методов и механизмов.

Управление инновационными процессами на предприятиях сферы услуг вносят значительный вклад в устойчивое развитие сферы услуг.

Следует отметить, что в настоящее время конкурентоспособность предприятий сферы услуг в значительной степени зависит от внедрения инновационных технологий.

При этом многие отрасли сферы услуг способствуют экономическому росту как страны в целом, так и ее городов, районов и областей.

Основным видом инноваций в предприятиях сферы услуг считается информационное и программное обеспечение, приобретение новых и передовых высокопроизводительных технологий.

В современных условиях выделяют следующие приоритетные направления развития инновационной деятельности в сфере услуг:

- расширение ассортимента оказываемых услуг;
- улучшение качества оказываемых услуг.

Эти приоритеты способствуют повышению устойчивого развития предприятий сферы услуг и завоеванию доверия клиентов.

Согласно концепции маркетинга услуги также принимают товарную форму, т.е. покупаются и продаются.

В условиях жесткой конкуренции повышается роль интеллектуальных активов, способствующих эффективному использованию материальных составляющих предприятий сферы услуг. Уровень развития сферы экономики связанный с формированием, распространением и применением науки, образования, создает не только основу устойчивого экономического роста, но и определяет роль данных предприятий в процессе экономических преобразований.

При этом инновационная деятельность поэтапно распределяется по отдельным разделам рынка, что формирует резервы для обеспечения качества и конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг и создает предпосылки для интеграции автотранспортных услуг в инновационный процесс.

Следует отметить, что в условиях глобализации инновационная деятельность постоянно расширяется и заинтересованная сторона, формирует благоприятные условия для перспективного развития инновационной деятельности.

Таким образом, инновации в сфере услуг опираются на оказание новых услуг, их усовершенствование, увеличение сферы их использования, а также внедрение передовых методов оказания услуг.

Теперь переходим к уточнению экономического содержания инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.

## **1.2. Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг**

В развитии национальной экономики важное место отводится эффективному использованию инновационного потенциала предприятий

сферы услуг. По мнению автора работ «инновационный потенциал считается отражением феномена инновационной деятельности»<sup>39</sup>.

Для объективной оценки влияния инновационного потенциала предприятий сферы услуг на развитие отдельных сфер экономики, следует уточнить содержание и структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

Методологические аспекты инновационного потенциала раскрывают представления, полученные в философии и других науках.

В нынешних условиях имеются много подходов к определению понятие «потенциал».

В работах<sup>40</sup> отмечают, что потенциал - это сила, мощь, которое означает комплекс средств или возможностей в определенной области.

Некоторые исследователи рассматривают потенциал «как способность обеспечивать определенный результат»<sup>41</sup>.

Шведова Н.Ю. считает, что потенциал -это запасы, которые могут быть применены для достижения поставленной цели, осуществления плана, решения какой-либо задачи<sup>42</sup>.

Следовательно, потенциал - это то, что находится в неявном виде и при отдельных условиях в значительной степени может проявиться<sup>43</sup>.

Определение потенциала заимствовано из физики. В физическом смысле, потенциал – это физическая мера возможности отдельного объекта, которая выполняет определенную работу под влиянием определенных сил.

Определение «потенциал» широко используется при исследовании взаимодействий локализованных явлений и анализа демографического потенциала региона в экономической географии.

---

<sup>39</sup> Кокурин, Д.И. Инновационная деятельность / Д.И. Кокурин. – М. : Экзамен, 2001.

<sup>40</sup> См., например: Васюкова И.А. Словарь иностранных слов / Под ред. И.К. Сазановой. - М.: Аст-Пресс, 1999. -С.350; Новый экономический словарь / Под ред. А.Н. Азриллиана. - М.: Институт новой экономики, 2006. –С.780; Большая Советская Энциклопедия. (В 30 томах). Гл. ред. А.М. Прохоров. Изд. 3-е. - М., «Советская энциклопедия». - 1975. -Т. 20. - С.428; Ожегов С.И. Словарь русского языка. - М.: Рус. яз. 1987.

<sup>41</sup> См., в частности: Гапоненко А.Л. Управление экономическим развитием. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003; Анчишкин А.И. Прогнозирование роста социалистической экономики. - М.: Экономика, 1973. С. 150.

<sup>42</sup> См., например: Шведова Н.Ю. Большая советская энциклопедия. - М., 2000; Веденский Б.А. Большая советская энциклопедия: В 52 т. Т.34. - М.: Гос. науч.изд-во, 1958.

<sup>43</sup> Словарь русского языка: В 4 Т. / РАН: Ин-т лингвист, исследований; Гл. ред. А.П. Евгеньева. - 4-е изд., стереотип. - М.: Рус. язык: полиграф ресурсы. Т. 3: П-Р. / ред. Е.А. Иванникова. 1999. -С.749.

Экономика применяет понятие потенциала как и в физическом смысле, т.е это величина потенциальной энергии в отдельной точке пространства<sup>44</sup>. Вместе с тем, «потенциальная энергия - это запас внутренней энергии, которым тело располагает благодаря своему состоянию или энергия взаимодействия тел системы, определяемая их взаимным расположением в пространстве»<sup>45</sup>.

Следовательно, «понятие потенциал связано с возможностью осуществления определенных действий при известных благоприятных условиях, с наличием какой-либо силы, энергии, способностей, находящихся в данный момент времени в покое, совокупности средств, необходимых для осуществления чего-либо. В свою очередь возможность есть направления развития, заключающее в себя противоречие, которое может остаться неразвитым или, напротив, разрешиться при помощи актуальных действий»<sup>46</sup>.

Отдельные исследователи<sup>47</sup> под потенциалом понимают возможности, способности, скрытые, нереализованные резервы изучаемого объекта, которые при изменении окружающих условий могут перейти из возможности в действительность. Наличие потенциала у какого-либо объекта обязательно предполагает множество вариантов использования этого потенциала. Сам по себе потенциал без определения цели его использования существовать не может, поскольку, говоря о каком-либо потенциале, всегда имеется в виду то, для чего собственно и требуются резервы и возможности, а именно для достижения некоторого конечного результата.

В экономической литературе различают качественные и количественные характеристики потенциала. К качественным

---

<sup>44</sup> Большой толковый словарь русского языка / В. В. Виноградов и др.; под ред. Ушакова Д. Н. - М.: Аст, Астрель, 2007. -С.714.

<sup>45</sup> Физический энциклопедический словарь / Гл. ред. А.М. Прохоров. - М.: Сов. энцикл., 1983.

<sup>46</sup> Философский энциклопедический словарь. - М.: ИНФРА-М., 1997. -С.73.

<sup>47</sup> См., например: Дубова М.Д. Экономика региона. - Волгоград: ИПК «Царицын», 1997. -С.140; Шаховская Л.С., Попкова Е.Г., Гущина Е.Г. и др. Теория и методология исследования социально-экономического потенциала Волгограда: Монография / Л.С. Шаховская, Е.Г. Попкова, Е.Г. Гущина / ВолгГТУ. - Волгоград, 2002. -С.7.

характеристикам потенциала можно отнести его способность накапливать ресурсы, технологии, предприятия, фирмы, информацию, применение которых при определенных случаях приводит к изменению направленности развития экономического субъекта. К количественным характеристикам потенциала можно отнести ресурсы, дающие представление о возможностях экономического развития субъектов.

Потенциал свидетельствует о том, что базисом обеспечения устойчивого развития национальной экономики считается применение социально-экономического потенциала.

Социально-экономический потенциал охватывает специфические особенности, присущие социально-экономическим явлениям развития национальной экономики.

«Экономический потенциал - это совокупная способность экономики, ее отраслей, предприятий, хозяйств, осуществлять производственно-экономическую деятельность, выпускать продукцию, товары, услуги, удовлетворять запросы населения, общественные потребности, обеспечивать развитие производства и потребления<sup>48</sup>. Социально-экономический потенциал состоит из многих компонентов, которые в свою очередь могут быть названы соответствующими потенциалами (структурными элементами потенциала), число которых зависит от степени детализации, особенностей экономического развития и целей исследования»<sup>49</sup>.

Основными структурными элементами социально-экономического потенциала являются: производственный, природно-ресурсный, социально-экологический, социально-демографический, научно-технологический, аграрный, трудовой, информационный, научный, социальный,

---

<sup>48</sup> См., например: Дубова М.Д. Экономика региона: учеб. пособие. - Волгоград: ИПК «Царицын», 1997. -С.142; Большая Советская Энциклопедия. – Третье изд. - Т. 29. -С.627; Глушков Н.А. Математическое моделирование экономического потенциала государства. - М.: Тип. «Новости», 2003; Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002; Беломестное В.Г. Проблемы управления экономическим потенциалом социально-экономических систем. Режим доступа: <http://www.m-economy.ru>.

<sup>49</sup> Беломестное В.Г. Проблемы управления экономическим потенциалом социально-экономических систем. Режим доступа: <http://www.m-economy.ru>.

этнокультурный, организационный, инновационный, идеологический потенциал<sup>50</sup>.

«Каждый структурный элемент социально-экономического потенциала также включает в себя инновационный потенциал (рутинную и новаторскую часть). Например, появление полимеров изменило содержание и состав ресурсного потенциала, но функциональная роль полимеров как ресурсной составляющей осталась. Научный потенциал также имеет в своем составе часть исследований диффузионного характера (меняются масштабы распространения), и часть - новых исследований, принципиально отличающихся от других. В техническом и технологическом потенциалах наиболее ярко выделяется часть, связанная с имеющимися рутинными видами техники и технологий, и часть, в которой сосредоточены научно-технические и научно-технологические новинки»<sup>51</sup>.

В настоящее время вопросам формирования инновационного потенциала предприятий сферы услуг уделяется большое внимание, однако отсутствует единая трактовка данного определения.

Некоторые исследователи приравнивают инновационный потенциал с научно-техническим.

Данько, М. считает, что «инновационный потенциал - это накопленное определенное количество информации о результатах научно-технических

---

<sup>50</sup> См., например: Филиппов И.А., Коршунов А.А., Шаймарданов М.З. Экономический потенциал региона - факторный анализ // Материалы отраслевого семинара «Состояние и развитие работ в области экономической методологии, включая методические основы экономической эффективности работ в области гидрометеорологии», 5-7 июля 2005 г. - М., 2005. -С.41-50; Заварина Е.С., Чобану К.Г. Основы региональной статистики: учебник / Под ред. Е.С. Завариной. - М.: Финансы и статистика, 2006. -С.119; Иншаков О.В. О новых методологических подходах в стратегическом планировании развития макрорегионов России. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003; Криницын О.В. Инновационно-ресурсный потенциал региона и управление его развитием: дисс. на соиск. уч.ст.к.э.н.: (08.00.05) / О.В. Криницын. - Орел, 2002. -С.11,34; Макконелл К.Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика/ К.Р. Макконелл, С.Л. Брю. - В 2 т. - Т1. - М., 1992; Добров, Г.М. Научно-технический потенциал: структура, динамика, эффективность / Г.М. Добров, В.Е. Тонкаль, А.А. Савельев и др. - Киев : Наукова думка, 1987. - 347 с.; Селезнев А.М. Научный потенциал современного общества. - М.: Изд-во МГУ, 1989. -С.25; Громека В.И. США: Научно-технический потенциал: Социально - экономические программы формирования и развития. - М.: Мысль, 1977. -С.10,17; Кульвевц П.А. Научно-технический потенциал (сущность, оценка, эффективность использования). - Вильнюс, 1980. -С.14; Современный экономический словарь. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. - М.: ИНФРА-М, 2006; Бендигов М.А., Фролов И.Э. Авиационная и космическая промышленность России: состояние и потенциал роста / Препринт # Wp /2004/ 169/ М.А. Бендигов, И.Э. Фролов. - М.: ЦЭМИ РАН, 2004. -С.65-70.

<sup>51</sup> Инновационная экономика / Под ред. А.А. Дынкина, Н.И. Ивановой. - М., 2001. -С.68-70.

работ, изобретений, проектно-конструкторских разработок, образцов новой техники и продукции»<sup>52</sup>.

Автор работы считает, что инновационный потенциал -это комплекс факторов, которые нужны для эффективного функционирования инновационной деятельности<sup>53</sup>.

Инновационный потенциал охватывает ресурсную и факторную составляющую общественного производства. Инновационный потенциал считается важным составляющим развития национальной экономики и от эффективного ее применения в значительной степени зависит объем товаров и услуг, необходимых для полного и своевременного удовлетворения спроса населения.

Автор работы считает, что «инновационный потенциал сферы услуг - это способность данной сферы предоставить международному рынку наукоемкую продукцию<sup>54</sup>.

В отдельных определениях инновационного потенциала предприятий сферы услуг акцентируют внимание на институциональные структуры, а также осуществляется привязка к конкретному уровню.

По мнению Кокурина, Д.И., инновационный потенциал охватывает неиспользованные возможности накопленных ресурсов, которые могут быть приведены в действие для достижения целей экономических субъектов<sup>55</sup>.

Мы считаем, что такая формулировка в неполной мере отражает сущность инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Данный случай не дает возможность предложить мероприятия по развитию инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Вышеуказанные вопросы требуют проведения дополнительного исследования инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

---

<sup>52</sup> Данько, М. Инновационный потенциал в промышленности Украины / М. Данько // Экономист. – 1999. – № 10. –С.26–32.

<sup>53</sup> Николаев, А.И. Инновационное развитие и инновационная культура / А.И. Николаев // Наука и наукознание. – 2001. – № 2. –С.54–65.

<sup>54</sup> Рынок: Бизнес. Коммерция. Экономика : толковый терминологический словарь / сост. В.А. Калашников ; под общ. ред. А.П. Дашкова. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : Маркетинг, 1998. –С.131.

<sup>55</sup> Кокурин, Д.И. Инновационная деятельность / Д.И. Кокурин. – М. : Экзамен, 2001. –С.111.

Теоретические и методические аспекты инновационного потенциала предприятий сферы услуг отражены в трудах ученых: Д.С. Львов, С.Ю. Глазьев, В.Л. Перламутров, Е.З. Майминас, Л.С. Бляхман, Ф. Янсен, В.П. Логинов, Д. Сахал и Ю.В. Яковец<sup>56</sup>.

Мы считаем, что инновационный потенциал-это система ресурсов, необходимых для воспроизводство НТД и возможность осуществления инновационной деятельности.

Достаточно прозрачными и полными в вопросах исследования инновационного потенциала предприятий сферы услуг можно считать точку зрения Г.И. Жиц.

Он отмечает, что «инновационный потенциал - это количество экономических ресурсов, которые в каждый конкретный момент общество может использовать для своего развития. Эти ресурсы распределяются между тремя основными секторами макросистемы: научно-техническим, образовательным, инвестиционным. В результате этого распределения формируются: научно-технический потенциал, образовательный потенциал, инвестиционный потенциал. Совокупность названных сегментов и формирует инновационный потенциал макросистемы»<sup>57</sup>.

Мы считаем, что не все ресурсы признаются инновационным потенциалом, а те ресурсы, которые способствует увеличению объема и обеспечения качества потребления товаров и услуг. «Вместе с тем, динамика количественных и качественных показателей потребления должна осуществляться в интересах потребителей, а не производителей. Следует отметить, что существуют значительные проблемы, связанные с разделением конечного потребления на индивидуальное и коллективное, но в данном

---

<sup>56</sup> См., например: Сахал Д. Технологический прогресс: концепции, модели, оценки. - М.: Финансы и статистика, 1985; Глазьев С.Ю., Львов Д.С, Фетисов Г.Г. Эволюция технико-экономических систем: возможности и границы центрального регулирования. - М.: Наука, 1992; Яковец Ю.В. Инновационное инвестирование: новые подходы // Экономист. - 1995. - № 1. -С.74-80; Инновации: теория, механизм, государственное регулирование: учебное пособие / Под ред. Ю.В. Яковца. - М.: РАГС, 2000; Яковец Ю.В., Кузык Б.Н. Россия - 2050: стратегия инновационного прорыва. - 2-е изд., доп. - М.: Экономика, 2005; Янсен Ф. Эпоха инноваций: пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 2002; Бляхман Л.С. Экономика, организация управления и планирования научно- технического прогресса. - М.: Высшая школа, 1991.

<sup>57</sup> Жиц, Г.И. Инновационный потенциал / Г.И. Жиц. – Саратов : Саратов. гос. техн. ун-т, 1999.

случае более важным является необходимость соблюдения рациональных пропорций между конечным и промежуточным потреблением»<sup>58</sup>.

В качестве важного фактора появления инноваций можно выделить научно-технический сегмент инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Образовательный сегмент распределяет инновации на практике. Инвестиционный сектор превращает новшество в инновацию.

Следовательно, «величина инновационного потенциала предприятий сферы услуг определяется как совокупный итоговый результат деятельности трех следующих сегментов инновационного потенциала предприятий сферы услуг: наука – образование – инвестиции. Однако это сложение не предполагает получение необходимого результата методом прямого суммирования, а определяется как некая равнодействующая их взаимного влияния»<sup>59</sup>.

Авторы работ<sup>60</sup> считают, что углубленный анализ сущности и содержания инновационного потенциала целесообразно осуществлять, опираясь на составные категории – потенциал и инновация. Вне привязки к конкретной сфере, потенциал можно рассматривать как способность материи переходить от возможности к реальности, от одного состояния в другое. При этом потенциал – это мера единства достигнутого, которое может быть использовано с определенной целью, и возможного, т.е. достижимого при определенных условиях<sup>61</sup>.

Особый интерес представляет анализу отдельных подходов к оценке инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

*«Первый подход* основан не на комплексном рассмотрении инновационного потенциала предприятий сферы услуг, а на анализе

---

<sup>58</sup> Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг / Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218), -С.166-169.

<sup>59</sup> Там же.

<sup>60</sup> Кравченко, С.И. Исследование сущности инновационного потенциала предприятий сферы услуг / С.И. Кравченко, И.С. Кладченко // Научные труды Донецкого национального технического университета. Серия экономическая. – Донецк : ДонНТУ, 2003. – Вып. 68. –С.88–96.

<sup>61</sup> Кравченко, С.И. Исследование сущности инновационного потенциала предприятий сферы услуг / С.И. Кравченко, И.С. Кладченко // Научные труды Донецкого национального технического университета. Серия экономическая. – Донецк : ДонНТУ, 2003. – Вып. 68. –С.88–96.

отдельных его составных частей. В соответствии с данным подходом, «инновационный потенциал» зачастую отождествляется с понятиями научного, научно-технического, интеллектуального и творческого потенциалов»<sup>62</sup>.

По мнению Гончарова В.В.<sup>63</sup> инновационный потенциал – это определенный объем информации о результатах НИОКР.

Евсеев А.В., Унтура Г.А.<sup>64</sup> приравнивают инновационный потенциал с научно-инновационным потенциалом и потенциалом трансформации технологии.

Мы считаем, что данный подход считается научно необоснованным и требует конкретизации посредством выявления особенностей инновационной деятельности.

Согласно второму подходу инновационный потенциал рассматривается как комплекс ресурсов, необходимых для развития инновационного процесса.

В.Н. Переходов<sup>65</sup> считает, что инновационный потенциал - это совокупность различных видов ресурсов, включая материальные, финансовые, интеллектуальные, научно-технические и иные ресурсы, необходимые для осуществления инновационной деятельности.

Эффективное применение ресурсного подхода дает возможность оценить текущую ситуацию развития инновационных процессов и при взаимоувязке отдельных составляющих инновационного потенциала предприятий сферы услуг с их целевыми параметрами уточняются возможности перспективного функционирования инновационной деятельности предприятий сферы услуг.

Мы считаем, что при изучении инновационного потенциала предприятий сферы услуг использование данного подхода не считается

---

<sup>62</sup> Атоян В.Р. Инновационный комплекс региона: проблемы становления и развития / Г.И. Жиц, В.Р. Атоян. - Саратов, 2003. -С.65-66.

<sup>63</sup> Гончаров В.В. Важнейшие критерии результативности управления. - М.: МНИИПУ, 1998.

<sup>64</sup> См., например: Евсеев А.В., Унтура Г.А. Научно-технический комплекс региона: Анализ и прогнозирование (на примере Сибири). - Новосибирск: Наука (Сиб. отд.), 1990.

<sup>65</sup> Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.76.

полным, поскольку отдельные ресурсы могут быть применены по-разному в определенных условиях.

*«Третий подход* основан на разделении ресурсов инновационного потенциала предприятий сферы услуг на реализованные и нереализованные (скрытые) ресурсные возможности, которые могут быть приведены в действие для достижения конечных целей экономических субъектов»<sup>66</sup>.

Автор работы отмечает, что инновационный потенциал - это привлечение материальных и социально-культурных ресурсов в определенном периоде времени, которые способствуют развитию инноваций<sup>67</sup>.

Д.И. Кокурин считает, что инновационный потенциал это комплекс возможностей приобретения ресурсов, которые используются для достижения поставленных инновационных целей<sup>68</sup>.

Лисин Б., Фридлянов В. считают, что «инновационный потенциал - это система научно-технических, технологических, инфраструктурных, финансовых, правовых и социокультурных возможностей, способствующие получению инноваций»<sup>69</sup>.

Бендиков М.А., Фролов И.Э.<sup>70</sup> считают, что «инновационный потенциал отражает научно-технические, производственные, ресурсные, технологические возможности для распределения инноваций в отдельных сферах экономики».

*«Четвертый подход* предусматривает способность и готовность экономического субъекта развивать инновационный процесс. Вместе с тем, способность - это сбалансированность структуры потенциала, а готовность - достаточность уровня развития данных ресурсов»<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> Афонин И.В. Инновационный менеджмент. - М.: Гардарики, 2005. С. 18.

<sup>67</sup> Шумпетер Й. Теория экономического развития. -М.: Прогресс, 2003.

<sup>68</sup> Кокурин Д.И. Инновационная деятельность. - М.: Экзамен, 2001. -С.111.

<sup>69</sup> Лисин Б., Фридлянов В. Инновационный потенциал как фактор развития // Инновации. - 2002. - №7. -С.25.

<sup>70</sup> Бендиков М.А., Фролов И.Э. Авиационная и космическая промышленность России: состояние и потенциал роста / Препринт # WP / 2004 /169 / М.А. Бендиков, И.Э. Фролов. - М.: ЦЭМИ РАН, 2004. -С.10.

<sup>71</sup> Преобразование научно-инновационной сферы в регионе: понятийный аппарат / Под ред. А.Е. Когута. -СПб.: РАН ИСЭП, 1995. -С.49.

Автор работы<sup>72</sup> считает, что инновационный потенциал - это способность и готовность экономического субъекта развивать инновационный процесс.

Данного мнения придерживается П.Н. Завлин, который считает, что: «инновационный потенциал – это готовность и способность того или иного предприятия, организации, региона и иных хозяйствующих субъектов осуществлять или воспроизводить (воспринимать) нововведения»<sup>73</sup>.

*Пятый подход считается результативным.* Л.С. Бляхман<sup>74</sup>, Ф.С. Мерсон<sup>75</sup>, Э.М. Торф<sup>76</sup> считают, что «инновационный потенциал является отражением конечного результата реализации имеющихся возможностей (в виде нового продукта, полученного в ходе осуществления инновационного процесса)».

На наш взгляд, в этом подходе не учитывается наличие составляющих инновационного потенциала предприятий сферы услуг и достаточность уровня развития потенциала для формирования инновационной экономики.

*Сторонниками шестого подхода являются* А.Г. Краюхин<sup>77</sup>, Р.Е. Лищенер.<sup>78</sup> Они считают, что инновационный потенциал -это комплекс ресурсов, производимых в виде инновационного продукта.

По нашему мнению, для оценки инновационного потенциала предприятий сферы услуг следует рассмотреть данные подходы в сочетании. Вместе с тем, инновационный потенциал должен охватывать перечень параметров, характеризующих уровень развития национальной экономики.

Следовательно, «под инновационным потенциалом сферы услуг понимается совокупность ресурсов, условий и факторов, необходимых для

---

<sup>72</sup> Научно-инновационная сфера в регионе: проблемы и перспективы развития. / Под ред. А.А. Румянцева. - Санкт-Петербург: «Наука», 1996. -С.97-99.

<sup>73</sup> Завлин П.Н. Инновации в региональной экономике // Гуманитарные науки. - 1997. - №3. -С.49.

<sup>74</sup> Бляхман Л.С. Экономическая эффективность деятельности регионального научного комплекса. / Под. ред. Бляхмана Л.С. - АН СССР Л., Наука. 1986. -С.87.

<sup>75</sup> Мерсон Ф.Л. Концептуальные основы финансирования внедрения межотраслевых разработок в регионе. Препр. науч. докл. центра ИСЭП. - Л., 1986. -С.60.

<sup>76</sup> Торф Э.М. Экономика потребления в условиях научно-технической революции / Осн. положения концепции. АН СССР Леннор. АЦ ИСЭП. - Л., 1989. -С.31.

<sup>77</sup> Головач Л.Г., Краюхин Г.А., Шайбанов Л.Ф. Регулирование инновационных процессов в регионе / Под. ред. Краюхина Г.А. - СПб.: ГИЭА, 1997.

<sup>78</sup> Лещинер Р.Е. Научно-технический потенциал современного производства. - М.: Знание, 1978. -С.64.

осуществления инновационной деятельности, направленной на эффективную реализацию инноваций на внутреннем и внешнем рынках»<sup>79</sup>.

Мы считаем, что «потенциал – это не просто параметр, который характеризует состояние объекта, а категория, которая одновременно отображает сущность методологических основ множества реальных процессов и явлений. Именно такой подход дает возможность адекватно отобразить не только ту или иную ситуацию, те или иные отношения, но и процессы, тенденции их развития и, таким образом, эффективность функционирования экономической системы в целом»<sup>80</sup>.

На наш взгляд, «инновационный потенциал - это способность системы к трансформации фактического порядка вещей в новое состояние с целью удовлетворения существующих или вновь возникающих потребностей. При этом эффективное использование инновационного потенциала предприятий сферы услуг делает возможным переход от скрытой возможности к явной реальности, т.е. из одного состояния в другое. Следовательно, инновационный потенциал – это своего рода характеристика способности системы к изменению, улучшению, прогрессу»<sup>81</sup>.

Следует заметить, что сущность и содержание определенного объекта раскрывается в полной мере посредством уточнения его структуры, что требует изучения основных ее составляющих. Структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг образуют ресурсная, внутренняя и результативная составляющие (рис. 3).

---

<sup>79</sup> Шодиев Ф.Т. Исследование факторов инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2017. №2/1, -С.158-161.

<sup>80</sup> Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг / Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218), -С.166-169.

<sup>81</sup> Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/ Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев //Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-146.



**Рисунок 3** - Структура инновационного потенциала предприятий сферы услуг (предложено автором)

Лещинер Р.Е. считает, что ресурсная составляющая инновационного потенциала предприятий сферы услуг включает в себя следующие основные компоненты, имеющие различное функциональное назначение: материально-технические, информационные, финансовые, человеческие и другие виды ресурсов. Так, материально-технические ресурсы, являясь вещественной основой, определяют технико-технологическую базу потенциала, которая впоследствии будет влиять на масштабы и темпы инновационной деятельности<sup>82</sup>.

Важно отметить, что материально-технические ресурсы формируются в производственных отраслях национальной экономики.

Информационный ресурс считается важным элементом ресурсной составляющей. С развитием рыночных отношений в значительной степени не сокращаются запасы информационного ресурса, что в взаимодействии с опытом, квалификации, техники и технологии образуют структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг<sup>83</sup>.

<sup>82</sup> Лещинер Р.Е. Научно-технический потенциал современного производства. - М.: Знание, 1978. -С.112.

<sup>83</sup> Калитич, Г. Функционально-информационный синтез НТИР / Г. Калитич // Экономика Украины. – 1999. – № 10. –С.36–45.

«Финансовые ресурсы входят в состав ресурсной составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг как органическое единство наличных ресурсов и неиспользованных возможностей их альтернативного вложения. Таким образом, они характеризуются совокупностью источников и запасов финансовых возможностей, которые есть в наличии и могут быть использованы для реализации конкретных целей и заданий. При этом объем финансовых ресурсов отображает финансовую мощь, способность системы принимать участие в создании материальных благ и предоставлении услуг. Однако, помимо обеспечивающей функции, финансовые ресурсы выполняют и страховую функцию, непосредственным образом дублируя, а также измеряя в денежных единицах материально-технические, информационные, человеческие и другие ресурсы, входящие в состав инновационного потенциала предприятий сферы услуг»<sup>84</sup>.

Следовательно, значение данного ресурса неоднозначно. Финансовый ресурс дает возможность найти оптимальный вариант и погасить формирование и реализацию самого инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

Человеческий ресурс является важным элементом ресурсной составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Человеческий ресурс реализуя обеспечивающую функцию, выступает как основной креативной силой, которыми владеет человек.

Важно отметить, что человеческий ресурс оказывает воздействие на ресурсную, внутреннюю и результативную составляющую инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

Внутренняя составляющая считается второй составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Данная составляющая отражает коммерческую результативность.

---

<sup>84</sup> Добров, Г.М. Научно-технический потенциал: структура, динамика, эффективность / Г.М. Добров, В.Е. Тонкаль, А.А. Савельев и др. – Киев : Наукова думка, 1987. – 347 с.

Авторы работы<sup>85</sup> считают, что «для оценки внутренней составляющей следует использовать структурно-институциональный и функциональный подходы. При этом структурно-институциональный подход вычленяет структуру инновационной деятельности с точки зрения системы институциональных субъектов, ее осуществляющих, а также экономические связи с внешними для нее сферами – наукой и производством. Функциональный подход выявляет временные закономерности инновационного процесса – производство инновационного продукта, его обмен, распределение, потребление и возобновление цикла инновационного процесса, за которое и отвечает внутренняя составляющая инновационного потенциала предприятий сферы услуг».

Третьей составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг считается результативная составляющая, которая характеризует последний результат реализации ее возможностей.

Мы считаем, что результативная составляющая охватывает возможности вывода инновационного потенциала предприятий сферы услуг на более качественный уровень развития в целом по стране и ее регионов. Вместе с тем, тесная взаимосвязь составляющих инновационного потенциала предприятий сферы услуг позволяют выявить их оптимальное соотношение. Небольшая доля ресурсной составляющей, обуславливает превышение качественных изменений над количественными. При этом ограниченность ресурсов может быть полностью преодолена путем применения инновационных методов организации автотранспортного процесса, нахождению собственных и привлеченных источников их финансирования. Кроме того, имеется предел отклонения величины составляющих инновационного потенциала предприятий сферы услуг от оптимального уровня. Вместе с тем, дальнейшее изменение отдельного составляющего влечет за собой изменение другого.

---

<sup>85</sup> Кокурин, Д.И. Инновационная деятельность / Д.И. Кокурин. – М. : Экзамен, 2001. –С.119–120.

Таким образом, можно отметить, что оценка содержания инновационного потенциала предприятий сферы услуг считается сложной и многоаспектной проблемой. Полученные результаты считаются основой для характеристики инновационного потенциала предприятий как объекта управления в нынешних условиях.

Теперь переходим к исследованию методических положений оценки инновационного потенциала предприятия сферы транспортных услуг.

### **1.3. Методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий**

Главной целью комплексной оценки инновационного потенциала считается разработка объективных мероприятий по активизации инновационной деятельности предприятия и национальной экономики.

В работе<sup>86</sup> отмечается, что различают производственный, научно-технический, экспортный, трудовой, природно-ресурсный, производственный потенциалы. Обобщенно под потенциалом принято понимать способность хозяйствующего субъекта наиболее эффективно реализовывать ту или иную функциональную задачу при максимальном использовании имеющихся экономических ресурсов.

Придерживая мнение данного автора, другие авторы, под инновационным потенциалом понимают возможности предприятия сферы услуг по внедрению новых технологий. К таким возможностям можно отнести такие ресурсы<sup>87</sup>: материальные; интеллектуальные; кадровые; финансовые; дополнительные источники и инфраструктурные.

Важно отметить, что от величины инновационного потенциала в значительной степени зависит выбор определенной стратегии инновационного развития предприятия. Вместе с тем, если предприятие

---

<sup>86</sup> Популярная экономическая энциклопедия: под общ. ред. А. Д. Некипелова. М.: Большая Российская энциклопедия. 2001.

<sup>87</sup> Коробейников О. П, Трифилова А.А., Коршунов И.А.. Роль инноваций в процессе формирования стратегии предприятий. // Менеджмент в России и за рубежом. № 3. 2000; Ходжаев П.Д. Анализ методик оценки инновационного потенциала региона / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета № 2/2 (161). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. -С.278-286.

обладает необходимыми ресурсами, то выбирает *стратегию лидера*, используя перспективные инновации.

С другой стороны, если ограничены инновационные возможности предприятия сферы услуг, то следует их наращивать и выбирать *стратегию последователя*, т.е. использовать классический подход.

Следует отметить, что учитывая особенности национальной экономики, трактовку инновационного потенциала предприятия сферы услуг, следует рассмотреть в расширенном виде.

В настоящее время при выборе определенной стратегии предприятий сферы услуг мы не должны ограничиваться только исследованием факторов инновационной деятельности. В мировом рынке ИКТ зарождаются новые модели средств связи и системы коммуникации. Поэтому в настоящее время при разработке стратегий инновационного развития предприятий сферы услуг необходимо оценивать достаточность ресурсов для появления инноваций.

Мы считаем, что «под инновационным потенциалом предприятия сферы транспортных услуг в современных условиях следует понимать его максимальные возможности генерировать высокую инновационную активность, которая проявляется в эффективном обеспечении новых и будущих технологий. Оценка инновационного потенциала должна проводиться на предмет обеспечения предприятия сферы услуг финансово-экономическими ресурсами»<sup>88</sup>.

Важно отметить, что для оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг в современных условиях, особый интерес представляет методика, предложенный А.А. Трифиловой<sup>89</sup>.

Быкадоров В. Л., Алексеев П. Д.. считают, что «для решения задач по анализу экономических возможностей предприятий сферы услуг часто

---

<sup>88</sup> Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг / Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218), -С.166-169.

<sup>89</sup> Трифилова, А. А. Анализ инновационного потенциала предприятия. // Наука и промышленность России. № 9. 2002

используется методика оценки финансовой устойчивости, оценивающая способность предприятия сферы услуг обеспечивать производственный процесс: собственными оборотными средствами; собственными оборотными средствами и долгосрочными кредитами; собственными оборотными средствами, долгосрочными и краткосрочными кредитами»<sup>90</sup>.

Главной особенностью оценки финансовой устойчивости предприятия сферы транспортных услуг является выявление соотношения объемов собственных и привлеченных финансовых средств. Предложенная методика дает возможность оценить достаточность финансовых средств для образования запасов. При этом для уточнения разных видов источников следует определить следующие параметры<sup>91</sup>.

✓ *Собственные оборотные средства:*

$$E_c = I_c - F \quad (1)$$

где:  $E_c$  – собственные оборотные средства;  $I_c$  – источники собственных средств;  $F$  – основные средства.

✓ *Собственные оборотные средства и долгосрочные заемные средства для образования запасов:*

$$E_m = E_c + K_m = (I_c + K_m) - F \quad (2)$$

где:  $E_m$  – собственные оборотные средства и долгосрочные заемные средства для образования запасов;  $K_m$  – долгосрочные кредиты и заемные средства.

✓ *Общая величина основных источников средств для образования запасов:*

$$E_{\Sigma} = E_m + K_t = (I_c + K_m + K_t) - F \quad (3)$$

где:  $E_{\Sigma}$  – общая величина по основным источникам средств;  $K_t$  – краткосрочные кредиты и займы.

✓ *Излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных средств:*

---

<sup>90</sup> Баканов М. И., Шеремет А. Д.. Теория экономического анализа. М.: Финансы и статистика. 1997.

<sup>91</sup> Быкадоров В. Л., Алексеев П. Д.. Финансово-экономическое состояние предприятия: Практическое пособие. М.: ПРИОР. 2001

$$\pm E_c = E_c - Z \quad (4)$$

где:  $Z$  – запасы и затраты.

✓ Излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных средств и долгосрочных заемных источников образования запасов и затрат:

$$\pm E_m = E_m - Z = (E_c + K_m) - Z \quad (5)$$

✓ Излишек (+) или недостаток (-) общей величины основных источников для образования запасов и затрат:

$$\pm E_\Sigma = E_\Sigma - Z = (E_c + K_m + K_t) - Z \quad (6)$$

Показатели обеспеченности затрат ( $\pm E_c$ ;  $\pm E_m$ ;  $\pm E_\Sigma$ ) считаются основой для оценки финансовой устойчивости предприятия сферы услуг.

При уточнении типа финансовой устойчивости используют трехмерный параметр:

$$S = \{S_1(x_1); S_2(x_2); S_3(x_3)\} \quad (7)$$

где:  $x_1 = \pm E_c$ ;  $x_2 = \pm E_m$ ;  $x_3 = \pm E_\Sigma$ .

Функция  $S(x)$  определяется следующим образом:

$$S(x) = 1, \text{ если } x \geq 0;$$

$$S(x) = 0, \text{ если } x < 0.$$

Следует заметить, что в практике финансового менеджмента различают 4 типа финансовой устойчивости:

1) абсолютная финансовая устойчивость, которая содержит условия  $\pm E_c \geq 0$ ;  $\pm E_m \geq 0$ ;  $\pm E_\Sigma \geq 0$ ;  $S = (1; 1; 1)$ ;

2) стабильная финансовая устойчивость, которая содержит условия  $\pm E_c < 0$ ;  $\pm E_m \geq 0$ ;  $\pm E_\Sigma \geq 0$ ;  $S = (0; 1; 1)$ ;

3) неустойчивое финансовое состояние, которое определяется условиями  $\pm E_c < 0$ ;  $\pm E_m < 0$ ;  $\pm E_\Sigma \geq 0$ ;  $S = (0; 0; 1)$ ;

4) кризисное финансовое состояние, которое определяется условиями  $\pm E_c < 0$ ;  $\pm E_m < 0$ ;  $\pm E_\Sigma < 0$ ;  $S = (0; 0; 0)$ .

Вместе с тем, при таком подходе можно проанализировать инновационный потенциал предприятия сферы услуг, что требует включить инновационные потребности в состав анализируемых затрат.

После расчета абсолютного, нормального и неустойчивого финансового состояния предприятия сферы услуг, уточняются параметры, оценивающие потенциал источников:

*Излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных средств для обеспечения производственного процесса и для внедрения базисных и улучшающих технологий:*

$$\pm E_c = E_c - Z - \Sigma C_b(8)$$

$$\pm E_c = E_c - Z - \Sigma C_y$$

где:  $Z$  – запасы и затраты;  $\Sigma C_b$ ,  $\Sigma C_y$  – затраты, необходимые для освоения базисных или улучшающих инноваций, соответственно.

*Излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных средств и долгосрочных заемных источников формирования производственно-хозяйственных запасов и внедренческих затрат:*

$$\pm E_m = E_m - Z - \Sigma C_b = (E_c + K_m) - Z - \Sigma C_b(9)$$

$$\pm E_m = E_m - Z - \Sigma C_y = (E_c + K_m) - Z - \Sigma C_y$$

Излишек (+) или недостаток (-) общей величины основных источников для формирования запасов и затрат:

$$\pm E_\Sigma = E_\Sigma - Z - \Sigma C_b = (E_c + K_m + K_t) - Z - \Sigma C_b(10)$$

$$\pm E_\Sigma = E_\Sigma - Z - \Sigma C_y = (E_c + K_m + K_t) - Z - \Sigma C_y$$

Показатели обеспеченности необходимых запасов считаются основой для классификации инновационного потенциала предприятия сферы услуг.

При уточнении инновационного потенциала используется трехмерный параметр:

$$S = \{S_1(x_1); S_2(x_2); S_3(x_3)\}$$

$$\text{где: } x_1 = \pm E_c; x_2 = \pm E_m; x_3 = \pm E_\Sigma.$$

Значение функции  $S(x)$  определяется следующим образом:

$$S(x) = 1, \text{ если } x \geq 0;$$

$$S(x) = 0, \text{ если } x < 0.$$

На основе результата  $S(x)$  определяются типы инновационного потенциала предприятия сферы услуг.

На основе анализа литературных источников нами выделены следующие возможные типы инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

Таблица 1.1.

Типы инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий

Источники покрытия затрат и показатель инновационного потенциала	Краткая характеристика типа инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий	Рекомендуемая стратегия инновационного развития
<b>Высокие инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий</b>		
Собственные средства $S = (1,1,1)$	Высокая обеспеченность собственными ресурсами. Реализация стратегий инновационного развития пассажирских автотранспортных предприятий осуществляется без привлечения финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий	Лидер–освоение новых технологий
<b>Средние инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий</b>		
Собственные средства плюс долгосрочные кредиты $S = (0,1,1)$	Нормальная финансовая обеспеченность сферы услуг необходимыми ресурсами. Для эффективного внедрения новых технологий следует применять частичное привлечение финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий	Последователь или лидер–освоение новых или улучшающих технологий
<b>Низкие инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий</b>		
Собственные средства плюс долгосрочные и краткосрочные кредиты и займы $S = (0,0,1)$	Удовлетворительная финансовая поддержка текущих запасов и затрат. Для реализации стратегий инновационного развития необходимо привлечение больших финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий.	Последователь–освоение улучшающих технологий
<b>Нулевые инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий</b>		
$S = (0,0,0)$	Дефицит или отсутствие источников формирования затрат.	–

Источник: предложено автором

В целом, проведенная оценка инновационного потенциала предприятий сферы услуг дает возможность, оценить финансовую устойчивость предприятия сферы транспортных услуг, выявить тип инновационного

потенциала, выбрать направления инновационного развития предприятия сферы транспортных услуг.

Коробейников О.П., Трифилова А.А.<sup>92</sup> считают, что при предложении стратегических планов предприятие сферы услуг может исключить крупно затратные проекты.

В настоящее время существует множество показателей, оценивающие уровень развития инновационного потенциала. Международные организации оценивают уровень инновационного потенциала страны в целом и ее регионов по таким показателям:

1. Всемирный экономический форум предлагает индекс НТП для оценки конкурентоспособности страны.

Согласно данной методике, «возможность достижения устойчивого экономического роста в среднесрочной и долгосрочной перспективе в равной степени зависит от трех категорий переменных: макроэкономической среды, государственных институтов и технологии. В долгосрочном периоде рост экономики невозможен без НТП. Для стран-«новаторов» (в том числе США, Япония, Корея, Канада, Сингапур и др.) доля инновационной составляющей при расчете индекса роста конкурентоспособности оставляет 1/2, тогда как для остальных – всего 1/3. Индекс научно-технического потенциала рассчитывается на основе таких данных, как число патентов на 1 млн. населения; позиция страны по уровню технологического развития, вклад иностранных инвестиций в инновационную деятельность местных фирм; число пользователей Интернет на 10 000 человек и т.д.»

2. Комиссии европейских сообществ<sup>93</sup> для оценки инновационной деятельности в странах ЕС предлагает 16 индикаторов, охватывающие генерацию новых знаний; человеческие ресурсы; финансирование инноваций; трансфер применения знаний.

---

<sup>92</sup> Коробейников О.П., Трифилова А.А. Формирование стратегии инновационного развития промышленных предприятий. // Наука и промышленность России. №10. 2002.

<sup>93</sup> European Innovation Scoreboard 2003 // European Commission. – 2003. – Nov. 2003.

Данная методика позволяет уточнить области, требующие со стороны доноров дополнительного финансирования. Вместе с тем, данная методика не включает такие показатели как качество образования, закупку передовой техники и технологий, капитальные вложения в человеческий капитал, и т.д.

3. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)<sup>94</sup> «предлагает следующие показатели, характеризующие уровень развития инновационной экономики: доля высокотехнологичного сектора национальной экономики в сфере услуг; инновационная активность; объем капитальных вложений в сектор знаний, НИОКР, а также в программном обеспечении; разработка программного продукта и услуг; численность занятых в сфере науки и др.»<sup>95</sup>

Автор работы считает, что «предложенные системы показателей направлены на оценку инновационного потенциала развитых стран. В связи с этим они не учитывают ряд факторов, характерных для развивающихся рынков. Последние накладывают ограничения на стимулирование инновационной деятельности (например, уровень развитости инновационного законодательства, приоритеты государственных властей по вопросам инновационного развития и др.). В этом случае, помимо традиционных показателей, целесообразно рассчитывать ряд индикаторов, оценивающих результативность инновационных процессов, влияющих на социально-экономическое развитие страны (отдельных регионов). Например, такие, как доля инновационной деятельности в экономике региона, показатель социально-экономической полезности инноваций, доля инноваций в бюджете региона (страны) и т.д. Однако расчет и анализ таких показателей в отечественной практике ограничен как недостатком соответствующей информации (особенно в региональном разрезе), так и отсутствием собственной методики их расчета в разрезе основных составляющих инновационного потенциала. Отсутствует также научного обоснования необходимого и достаточного числа и состава показателей,

---

<sup>94</sup> OECD Science, Technology and Industry Outlook. – OECD, 2004.

<sup>95</sup> Там же.

оценивающих инновационный потенциал. Представляется, что данным вопросам в условиях формирования глобального инновационного общества необходимо уделять больше внимания»<sup>96</sup>.

В целом, оценка инновационного потенциала сферы транспортных услуг предусматривает применение точных показателей страны в целом и ее регионов.

В настоящее время целесообразно в отдельном регионе с учетом его особенностей, необходимо разработать свою инновационную среду. Региональные инновационные системы всесторонне формируют инновационный потенциал страны.

В нынешних условиях учитывая доступность статистической информации, на наш взгляд, оценка инновационного потенциала предприятий сферы услуг должно осуществляться по данным показателям (табл. 1.2).

Таблица 1.2.

Показатели оценки инновационного потенциала сферы услуг

№ пп	Основные составляющие инновационного потенциала	Составные элементы	Показатели
1.	Оценка ресурсной составляющей	Материально-технические ресурсы	– общий объем затрат на создание, приобретение и распространение инноваций; – общий объем затрат на технологические инновации; – затраты на технологические инновации по видам деятельности
		Инвестиционные Ресурсы	– инвестиции в основной капитал инновационно-активных предприятий; – затраты на технологические инновации по источникам финансирования; – капитальные затраты на технологические инновации по отраслям экономики; – доля затрат по источникам финансирования в % к товарообороту; – объем прямых иностранных инвестиций в НИР

<sup>96</sup> Шевченко, И.В. Оценка инновационного потенциала национальной экономики / И.В. Шевченко, Е.Н. Александрова // Финансы и кредит. – 2005. – № 33 (201). – С.10.

№ пп	Основные составляющие инновационного потенциала	Составные элементы	Показатели
		Информационные Ресурсы	- затраты на приобретение информационных ресурсов по предприятиям региона; – количество предприятий, обеспеченных персональными компьютерами и т.д.
		Человеческие Ресурсы	– затраты на высшее образование; – численность занятых в сфере науки и высоких технологий; – доля населения с высшим образованием.
2	Оценка инфраструктурной составляющей	Ресурсы государственной поддержки	– бюджетное финансирование НИОКР и НИР (в % к ВРП); – показатели льготирования деятельности инновационно-активных предприятий; – количество выданных патентов; – доля инноваций в бюджете региона
		Инфраструктурные ресурсы инновационной сферы	- показатели насыщенности региона инвестиционно-финансовыми институтами, в том числе предприятиями венчурной индустрии; малыми инновационными предприятиями; информационной сетью; специализированными инновационными структурами (наукограды, иннограды, бизнес-парки и бизнес-инкубаторы, инновационные центры, коучинг-центры); специализированные фонды и т.д.
3	Оценка результативной составляющей	Для бюджетов различных уровней  Для инвесторов (банков, акционеров, предпринимателей)  Для населения региона и страны в целом	- рост числа инновационно-активных предприятий в целом и по отраслям региона; – рост объемов инновационной продукции, в том числе экспортоориентированной; – рост доли инноваций в экономике региона; – рост показателей эффективности инновационно-активных предприятий (рост прибыли, рентабельности, оборачиваемости, производительности труда, обновляемости оборудования и т.д.); – показатели социальной полезности инноваций (рост доходов населения региона, влияние на бюджетную наполняемость региона, рост рейтинга социальной обеспеченности среди регионов)

Источник: предложено автором

Важно отметить, что в официальной статистике нет единых показателей, для оценки инновационного процесса. Поэтому следует осуществить пересмотреть статистику в области инноваций. По мнению авторов работ это можно осуществлять с применением отдельных индикаторов<sup>97</sup> (табл. 1.3).

Таблица 1.3.

Признаки и индикаторы инновационной деятельности

№ пп	Признаки	Индикаторы
	Качественные	Появление нового или усовершенствованного продукта, технологического процесса, информации либо нового подхода к рыночным и социальным услугам, реализованным на рынке
2	Количественные	Минимальная доля затрат на исследования и разработки в себестоимости продукции. Предельный срок использования продукции. Научоемкость (отношение затрат на НИОКР к продажам) и др.
3	Сравнительные	Соответствие стандартам и лучшим отечественным и зарубежным образцам
4	Рыночные	Формирование нового сегмента рынка. Способность товара, услуги или технологии на коммерческую реализацию

Источник: Научно-технологический потенциал России и его использование / под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. В.И. Кушлина, д-ра экон. наук, проф. А.Н. Фоломьева. – М. : Изд-во Сканрус, 2001.

В нынешних условиях имеются точки зрения по усовершенствованию оценки научно-технологического потенциала страны в целом и ее регионов.

Научно-технологический потенциал страны должен рассматриваться как комплекс ресурсов и как выражение результативности посредством влияния на национальную экономику<sup>98</sup>.

По нашему мнению основу инновационного потенциала образуют комплекс научных знаний, инноваций, техники, резервы технологий,

<sup>97</sup> Ясин, Е. Нерыночный сектор в экономике России / Е. Ясин, А. Пономаренко, А. Косыгина // Вопросы экономики. – 2002. – № 6. – С.119–120.

<sup>98</sup> Научно-технологический потенциал России и его использование / под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. В.И. Кушлина, д-ра экон. наук, проф. А.Н. Фоломьева. – М. : Изд-во Сканрус, 2001.

кадровые ресурсы и запасы новых технико-технологических средств. Такое видение основы инновационного потенциала, может быть применим к различным уровням хозяйственных образований. Вместе с тем, подготовка инноваций осуществляется в процессе НИОКР, длительность которых зависит от: наличия благоприятных условий, включая всякие ресурсы; формы новшество; совершенства действующего инновационного менеджмента.

Важно отметить, что фактор времени дает оценку научно-технологического потенциала с учетом тактических и стратегических целей.

Комплекс научно-технологических новшеств предприятий сферы услуг должен быть дополнен научно-техническими достижениями. В данных условиях научно-технологический потенциал предприятий сферы услуг следует выделить внутрисистемный и межсистемный научно-технологический потенциал региона.

Таким образом, каждый из потенциалов считается элементом новшества, которые являются итогом интеллектуального труда.

## **ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН**

### **2.1. Анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан**

В современных условиях инновационное предпринимательство осуществляется в основном на предприятиях промышленности, а также в малых предприятиях. Главными производителями инноваций считаются научные организации - отраслевые организации, выполняющие НИОКР, академические научные организации и вузы. Низкая инновационная активность связана с такими показателями как коэффициент обновления и срок службы оборудования.

Важно отметить, что уровень развития страны оценивается ее научно-техническим потенциалом (НТП), которое включает систему материальных, кадровых, информационных и финансовых ресурсов. Возникает проблема его измерения и сопоставления.

Один из путей активного развития государства, это поддержка научно-исследовательских центров, которые занимаются разработкой новейших технологий и их внедрением в народное хозяйство. Следовательно, инновационный путь развития невозможен без достаточного объема финансирования науки. К важным показателям научно-технического прогресса можно отнести: источники финансирования науки; состояние МТБ НИО; объем НИОКР; число научных сотрудников.

Научно-технический потенциал Таджикистана за последние годы существенно изменился. Коренные изменения, которые происходят, направлены на коммерциализацию результатов НИОКР. Поэтому важным показателем развития НТП является отношение затрат на науку на ВВП.

Порядок государственного финансирования НИОКР устанавливается Правительством Республики Таджикистан по согласованию с Президентом страны (таб. 2.1).

## Объем ВВП и доля госбюджетных затрат на науку в ВВП

Годы	Объем ВВП, млн. сомони	Бюджетное финансирование, млн. сомони	Доля затрат на науку в ВВП, %
2006	9335,2	9,812	0,1
2007	12804,4	14,8136	0,11
2008	17706,9	19,7694	0,11
2009	20628,5	21,3204	0,10
2010	24704,7	22,0242	0,089
2011	30069,3	28,0436	0,093
2012	36163,1	39,8136	0,110
2013	40525,5	45,0379	0,111
2014	45605,2	50,9311	0,112
2015	48401,6	52,9396	0,109
2016	54471,1	50,5720	0,09
2017	64434,3	60,637	0,09
2018	71059,2	66,911	0,094
2019	77354,7	76,401	0,099

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – С. 68, 207.

Мировой опыт показал, что пороговое значение финансирования науки от валового внутреннего поступления (ВВП) составляет 1%, для того чтобы наука развивалась, оно должно составлять 2% и выше.

Следует заметить, что Китай занимает третье место по расходам на НИОКР. По прогнозам специалистов в ближайшие годы может опередить Японию и сравняется с США. По количеству научных публикаций КНР уже занимает вторую позицию. В КНР действуют целевые программы инновационного развития регионов страны.

«В Индии государственные расходы на НИОКР составляют 0,9% ВВП, а в 2012 году согласно правительственной программе достигнут 1,2% ВВП. Доля Индии в научных публикациях составляет 3%. Но в химии этот показатель составляет 5,7%, фармакологии – 4,3%, физике – 3,7%. Еще выше доля индийских публикаций в органической химии (8,3%) и медицинской

химии (6,5%). Согласно оценкам, Индия находится на четвертом месте в мире (после США, Японии и Китая) по НИОКР в информационных технологиях и средствах связи»<sup>99</sup>.

Сопоставительный анализ финансирования науки показывает, что ежегодно увеличиваются расходы на науку, однако не достаточна доля затрат на науку в ВВП.

Одной из основных проблем научно-исследовательской деятельности НИО считается низкий уровень спроса на ее результаты. В настоящее время основными объектами науки продолжают оставаться научно-исследовательские институты, ВУЗы и ОНИО.

В целях обеспечения экономической безопасности необходимо поддержать объем государственного финансирования в науку, на уровне не ниже 1 % от ВВП.

Мы считаем, что важным показателем финансирования науки считаются затраты на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Особый интерес представляет изучение внутренних затрат на НИОКР, выполненных НИО. С целью достоверной оценки данных затрат, необходимо изучить данные о внешних затратах на выполнение работ субподрядчиками.

Следовательно, «в структуре внутренних затрат на исследования и разработки включаются: текущие затраты, в том числе на оплату труда работников, выполняющих научные исследования и разработки (без совместителей и работающих по договорам гражданско-правового характера), отчисления на социальные нужды, затраты на приобретение оборудования за счет себестоимости работ, другие материальные затраты (стоимость приобретаемых со стороны сырья, материалов, комплектующих изделий, полуфабрикатов, топлива, энергии, работ и услуг

---

<sup>99</sup> Ходжаев П.Д. Некоторые особенности инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе // Проблемы и опыт государственного управления экономикой и социальным развитием: материалы международной научно-практической конференции. Душанбе: РТСУ, 2018. – С.216-222.

производственного характера и др.), прочие текущие затраты; капитальные затраты, в том числе на приобретение земельных участков, строительство или покупку зданий, приобретение оборудования, включаемого в состав основных фондов, и пр.»<sup>100</sup>

Важно заметить, что не достаточна доля затрат на оборудование и капитальных затрат для укрепления МТБ.

В целом, нынешнее состояние научно-технического потенциала не соответствует международным требованиям развития инновационной деятельности, обеспечивающие социально-экономическое развитие Республики Таджикистан. Такое положение не может являться гарантией научной безопасности страны и конкурентоспособности ее экономики.

Вместе с тем, особый интерес представляет исследование современного состояния инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.

Главным составляющим повышения уровня развития национальной экономики считается устойчивый рост пассажирских перевозок. Наряду со своевременным удовлетворением потребностей жителей в автотранспортных услугах необходимо обеспечить их качественный уровень.

В транспортной системе Республики Таджикистан автомобильный транспорт выполняет определенные социально-экономические функции.

Автор работы считает, что «главными причинами, вызывающими недостатки в организации обслуживания населения в Республике Таджикистан является: необеспеченность предприятий производственно-технической базы; неудовлетворительная организация технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава; недостаточная насыщенность маршрутной сети автобусами; нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах; нерациональное закрепление маршрутов за пассажирскими парками (филиалами); нерациональная

---

<sup>100</sup> Ходжаев П.Д. Некоторые особенности развития инновационного потенциала автотранспортного предприятия на основе кластерного подхода // Таджикистан и современный мир: материалы международной научно-практической конференции. Душанбе: Сумани Кудрат, 2018. –С.222.

структура пассажирского парка и отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов; слабое использование передовых наиболее эффективных форм и методов организации, в автовокзалах и на пассажирских автостанциях; нерациональные схемы размещения предприятий пассажирского автомобильного транспорта и их распыленности; отсутствие совершенных организационных форм управления и т.д. Решение данной проблемы неразрывно связано с совершенствованием схем регионального размещения предприятий пассажирского автомобильного транспорта, способствующих созданию необходимых условий для развития технического прогресса, специализации производства, снижения издержек материального и живого труда, полного своевременного и качественного удовлетворения потребностей населения республики в пассажирских перевозках»<sup>101</sup>.

«Согласно административно-территориальному делению, Республика Таджикистан разделена на 58 районов, которые группируются в составе двух областей, одной автономной области и группы районов республиканского подчинения. Однако в границах отдельно взятых районов не всегда возможно решение сложных задач перспективного планирования. Это обуславливает необходимость выделения экономических районов республики с более четко выраженными особенностями экономического развития, а также со специфическими природными условиями и ресурсами, которые более соответствуют целям решения задачи планирования регионального размещения производства, правильной специализации и созданию в экономических районах комплексного хозяйства с учетом наиболее эффективного использования природных и трудовых ресурсов районов и производственных фондов»<sup>102</sup>.

Учитывая природно-географические условия Республики Таджикистан, автомобильный транспорт считается ключевым видом транспорта.

---

<sup>101</sup> Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

<sup>102</sup> Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2017. – 452 с.

В транспортной системе страны центральное место занимает пассажирский автомобильный транспорт, который способствует не только непрерывному росту экономики, но и решению различных социально-экономических задач.

Транспортная система страны объединяет автомобильный, железнодорожный, промышленный транспорт, воздушный, и другие виды транспорта (таблица 2.2 и 2.3).

Таблица 2.2.

Перевозка пассажиров всеми видами транспорта по республике (млн.чел.)

Виды пассажирских перевозок	Годы								2019/ 2012, %
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Всего	520.7	545,0	556.9	564.5	572.9	594,7	614,5	658,1	126,4
Автобусный	506.6	530,1	541.3	548.3	555.5	576,9	596,8	628,9	124,1
Таксомоторный	2.3	3,1	3.9	4.8	5.2	5,4	5,8	6,5	282,6
Электрический	10.3	10,2	10.2	10.2	10.9	11,1	10,6	21,4	207,8
Железнодорожный	0.5	0,5	0.4	0.4	0.5	0,5	0,5	0,6	120,0
Авиационный	1.0	1,1	1.1	0.8	0.8	0,9	0,8	0,7	70,0

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2020. – С. 336.

Таблица 2.3.

Пассажиоборот по видам транспорта общего пользования (миллион пассажиро-километров)

Виды пассажирских перевозок	Годы								2019/ 2012, %
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Всего	9806.9	10206,2	10305.1	9230.1	9148	9308,8	9477,2	9264,6	94,4
Автобусный	7213.5	7204,3	7271.1	7096.7	6775.1	6838,5	7105,3	7191,3	99,7

Таксомотор- ный	20.7	21,6	34.4	40.5	43.9	45,6	48,9	52,6	254,1
Электричес- кий	48.5	48,3	48.3	48.3	51,5	52,3	48,7	79,2	163,3
Железнодоро- жный	24.0	20,9	17.8	16	18.4	27,9	33,2	28,1	117,1
Авиационный	2500.2	2911,1	2933.5	2028.6	2259.1	2344,5	2241,1	1913,4	76,5

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – С.337.

Таблица 2.4.

Удельный вес видов транспорта в общем объеме перевозок пассажиров (в 2019 г.)

№ пп	Вид транспорта	Объем перевозок (млн. пасс)	Доля в %
1	Автобусный	628,9	95,6
2	Легковой таксомоторный	6,5	1,0
3	Электрический	21,4	3,2
4	Железнодорожный	0,6	0,09
5	Авиационный	0,7	0,11
	Итого	658,1	100

Расчеты автора на основе: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – С. 336.

Анализ данных таблицы 2.4. показал, что большая часть (95,6 %) перевозок пассажиров осуществляется посредством автобусов.

В настоящее время пассажирский автопарк страны охватывают автобусы и легковые автомобили (таблица 2.5).

Таблица 2.5.

Наличие государственного пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан

№	Вид пассажирского транспорта	Количество автомобилей, ед.	Удельный вес, %
1.	Автобусы	10275	26,4
2.	Легковые автомобили	28645	73,6
	Итого	38920	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2020. – 495 с.

Проведенное исследование показывает, что легковые автомобили (73,6%) занимают ведущее место в структуре автопарка, а доля автобусов – 26,4 %.

Таблица 2.6.

Структура автобусного парка по вместимости

№ пп	Вместимость автобусов	Количество автобусов, ед.	Удельный вес, %
1.	До 32 мест	6412	62,4
2.	Более 32 мест	2178	21,2
3.	Маршрутные таксомоторы	1685	16,4
	Итого	10275	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2020. – 495 с.

В структуре автобусного парка доминирующее положение занимают автобусы вместимостью до 32 мест и их доля составляет 62,4 %.

Важное место отводится анализу структуры автопарка по виду применяемого топлива (таблица 2.7).

Таблица 2.7.

## Структура автобусного парка по виду применяемого топлива

<b>№ пп</b>	<b>Вид применяемого топлива</b>	<b>Количество автобусов, ед.</b>	<b>Удельный вес, %</b>
1.	Бензин	2260	22,0
2.	Дизтопливо	6052	58,9
3.	Сжиженный нефтяной газ	1963	19,1
	Итого	10275	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – 495 с.

Проведённое исследование показало, что в структуре автопарка страны ведущее положение занимают автобусы, работающие на дизельном топливе, и их доля составляет 58,9 %. В структуре легкового автопарка доминирующее положение занимают автомобили, работающие на бензине, и их доля составляет 74,9 %.

Выявлено, что 95,1 % легковых автомобилей являются негосударственными, а всего лишь 4,9 % - государственными.

Таблица 2.8.

## Структура легкового автомобильного парка по формам собственности

<b>№ пп</b>	<b>Формы собственности</b>	<b>Количество легковых а/м, ед.</b>	<b>Удельный вес, %</b>
1.	Негосударственные автомобили	561667	95,1
2.	Государственные автомобили	28645	4,9
	Итого	590312	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – 495 с.

Анализ показал, что легковыми таксомоторами осваивается 5.3 % объема пассажирских перевозок. В перспективе возрастает значение частных легковых автомобилей.

Развитие пассажирского автотранспорта существенным образом зависит от возраста автомобилей (таб. 2.9).

Таблица 2.9.

Существующая структура автобусного парка Таджикистана по возрасту

№ Пп	Возраст автомобилей	Количество автомобилей, ед.	Удельный вес, %
1.	До 3-х лет	174	1,7
2.	От 3 до 8 лет	1079	10,5
3.	От 8 до 10 лет	1860	18,1
4.	От 10 до 13 лет	2898	28,2
5.	Свыше 13 лет	4264	41,5
	Итого	10275	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2020. – 495 с.

Проведенное исследование показывает, что доля автобусов возраста более 13 лет составляет 41,5 %.

Следует отметить, что с переходом к рынку развивается автотранспорт частных предпринимателей (АТЧП). Автотранспорт частных предпринимателей играет ключевую роль в процессе оказания автотранспортных услуг (табл. 2.10).

Таблица 2.10.

Доля различных форм автотранспорта в общем объеме перевозок пассажиров и в пассажирообороте

№	Формы автотранспорта	Объем перевозок,	Удельный вес, %	Пассажирооборот, млн. чел	Удельный вес, %

		млн. пасс			
1	АТОП	253,5	38,6	4086,3	55,8
2	ВАТ	44,7	6,8	358,8	4,9
3	АТЧП	358,6	54,6	2878,0	39,3
	Итого	656,8	100	7323,1	100

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – 495 с.

Анализ данных таблицы 2.10 показывает, что в общем объеме перевозок ведущее положение занимают АТЧП и ее доля составляет 54,6 %, а в общем пассажирообороте преобладает АТОП, и ее доля составляет 55,8%.

В нынешних условиях в частном секторе нашей страны насчитывается 408,9 тыс. единиц легковых автомобилей и 12,6 тыс. единиц автобусов. Динамика численности частных автомобилей представлена в таблице 2.11.

Таблица 2.11.

Динамика численности частных автомобилей в Республике Таджикистан (тыс.ед.)

№	Типы автомобилей	Численность автомобилей								2019/ 2012, %
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1	Легковые автомобили	295,4	320,3	341,0	376,1	408,9	441,5	476,6	512,3	2.9 раза
2	Автобусы	10,5	11,1	11,6	12,1	12,6	13,2	13,7	14,3	4.6 раза

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан / Статистический сборник. – Душанбе: АПСПРТ, 2020. – 495 с.

Следовательно, из данных таблицы 2.11 видно, что наблюдается увеличение количества частных автомобилей.

По мнению автора работ «изучение опыта развития и функционирования автотранспорта за рубежом и его сравнение с автотранспортом нашей республики позволяет отметить следующее: доля автотранспорта в ряде стран в 1,5 раза выше, чем в нашей республике, что

свидетельствует о более широкой сфере его использования; среднее расстояние перевозок на АТОП зарубежных стран в среднем в 3 раза больше, чем в Республике Таджикистан, так как АТОП в этих странах в основном осуществляет перевозки в междугородном и международном сообщениях; АТОП в зарубежных странах функционирует более эффективно, чем в нашей республике. Имея меньшую долю в общей численности автопарка выполняет транспортную работу в 1,8 раза более, чем АТОП Республики Таджикистан; на автотранспорте в различных странах мира имеется развитая сеть малых автотранспортных фирм, обслуживающих в основном местные перевозки; наиболее широко используется различного рода компьютеры при эксплуатации, проведении ТО и ТР подвижного состава автотранспорта, а также управлении транспортным процессом. Возможности АТОП на сегодняшний день очень ограничены, хотя пока именно этим автотранспортом выполняются все правительственные задания, именно этим автотранспортом осваиваются массовые перевозки. В настоящее время в Республике нет другой формы автотранспорта, которая могла бы в таких объемах и по такой структуре выполнять автоперевозки»<sup>103</sup>.

Мы считаем, что в нашей стране должна быть разработана государственная целевая программа перспективного развития автомобильного транспорта.

По нашему мнению, автотранспортная политика в нынешних условиях должна быть направлена на своевременное решение задач:

- совершенствования деятельности автотранспортной системы на основе собственного и привлеченного финансового обеспечения;
- стимулирования высококачественных автотранспортных услуг по доступным ценам;
- снижение уровня экологической безопасности в городах страны;

---

<sup>103</sup> Ходжаев П.Д. Оценка инновационной активности предприятий пассажирского автомобильного транспорта // Экономика Таджикистана. – № 2. 2018. Душанбе: ИЭДАНРТ, 2018. –С.52-56.

- экономия энергии и топлива на пассажирских автотранспортных предприятиях;

- совершенствование механизма государственного регулирования деятельности автотранспорта с учетом лицензирования их деятельности;

- создание биржи автотранспортных услуг в нынешних условиях;

Своевременная реализация данной программы дает возможность решить проблемы автотранспорта, с учетом удовлетворения потребности жителей в автотранспортных услугах, обеспечить эффективное функционирование разных форм собственности на пассажирском автотранспорте.

В настоящее время каждая форма автотранспорта, должна находить свой сегмент рынка. Важно заметить, что «требования, предъявляемые клиентурой и населением к транспортному обслуживанию, возрастают опережающими темпами, что в условиях конкуренции вынуждает автотранспорт любой формой собственности существенно и быстрыми темпами улучшать свою работу. В рыночных условиях, когда приоритетными являются интересы клиента, следует исходить из того, что главной целью развития любой формы автотранспорта является гарантированное транспортное обслуживание с требуемыми уровнем качества, и наряду с этим, обеспечение максимально возможной прибыли наивысшей производительности труда»<sup>104</sup>.

Мы считаем, что «в условиях жесткой конкуренции автотранспортным предприятиям для обеспечения доминирующего положения на рынке автотранспортных услуг, а также получения прибыли необходимо: гарантировать надежность и своевременность транспортного обслуживания; расширить спектр предоставляемых автотранспортных и сопутствующих услуг; наладить обеспечение АТП материально-техническими ресурсами, организовать своевременное и качественное проведение техобслуживания и

---

<sup>104</sup> Ходжаев П.Д. Оценка составляющих ресурсного потенциала рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта на современном этапе // Политехнический вестник. – № 3 (43), 2018. Душанбе: ТТУ, 2018. –С.12

ремонта подвижного состава; изыскать возможности для повышения гибкости и быстродействия в освоении пассажирских перевозок на основе проведения маркетинговых исследований и улучшения имиджа АТП; использовать прогрессивные технологии пассажирских перевозок и подвижной состав, соответствующий условиям эксплуатации; развивать автоматизированную систему управления городского пассажирского транспорта, внедрить новые мобильные формы оплаты проезда и оказание социальных услуг и др.»<sup>105</sup>

В целом, развитие различных форм автотранспорта способствует развитию конкуренции, что зависит от повышения комфорта в оказании автотранспортных услуг. Вместе с тем, позитивные результаты достигаются путем установления прогрессивной системы взаимной ответственности сторон, введение гибких тарифов, построенной на комплексной основе и др.

Теперь переходим к исследованию факторов, характеризующих уровень развития инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг.

## **2.2. Исследование факторов, характеризующих уровень использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг**

В настоящее время одним из основных направлений коренных преобразований в Республике Таджикистан является создание требуемых условий для стабильного инновационного развития с учетом использования результатов научно-технического прогресса. Проблемы повышения конкурентоспособности и развития инновационного предпринимательства в настоящее время считаются актуальным и своевременным для условий Республики Таджикистан.

---

<sup>105</sup> Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/ Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев //Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-146.

В настоящее время Республика Таджикистан находится на этапе становления конкурентных отношений и основной проблемой при этом считается непропорциональное развитие отраслей национальной экономики. Вместе с тем, сильным основным факторам конкурентоспособности противодействовали слабые инфраструктурные факторы. Поэтому в настоящее время трудность состоит в определении внешних и внутренних факторов инновационной конкурентоспособности товаров и услуг.

Следует отметить, что в Республике Таджикистан с приобретением независимости стремились развивать государственную инновационную политику, однако отсутствие законодательной базы в этой области помешало развитию этого процесса.

В нынешних условиях инновационная политика Правительства Республики Таджикистан ориентирована на снижение экономического отставания страны от развитых стран мира и повышения качества жизни населения страны.

Поэтому в целях усиления инновационной активности в нашей стране была предложена Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг.

Завершающим этапом данной Программы считается формирование инновационной экономики.

Однако, несмотря на принятые законодательные акты, уровень инновационной активности в стране остается на низком уровне. Республика Таджикистан в настоящее время по уровню инновационной активности, намного отстает от развитых стран мира. В стране наблюдается снижение темпов роста в промышленности, что сдерживает формирование инновационного потенциала.

Мы считаем, что «основными причинами, способствующими такому положению, является: низкая инновационная и инвестиционная активность бизнеса; нехватка кадров, их неподготовленность к инновационной

деятельности; отсутствие рыночных стимулов и соответствующей инновационной инфраструктуры; недостаточное финансирование инновационной деятельности; высокий уровень физического и морального износа основных фондов промышленности, который сегодня требует замены или глубокой модернизации; наличие административных барьеров и элементов коррупции и т.п.»<sup>106</sup>.

Важно отметить, что «система накопленных инновационных ресурсов может использоваться с различной степенью эффективности в зависимости от той или иной институциональной комбинации. Сама по себе совокупность ресурсов не является экономической категорией, пока она не начнет использоваться людьми в рамках определенных производственных отношений между ними. Другими словами, инновационный потенциал может остаться невостребованным, если не будут найдены социальные формы, в которых он сможет реализоваться»<sup>107</sup>.

Фактор - это требуемые условия функционирования экономических явлений и причины, воздействующие на них.

Важно отметить, что деятельность предприятий сферы услуг чрезмерно сложна. Сфера услуг - это система экономических процессов, характеризующихся системой параметров, которые зависят от многих факторов. Полное изучение данных факторов, дает возможность правильно оценить деятельность предприятий сферы услуг, определить и эффективно использовать резервы роста их экономического потенциала.

Каждый фактор в той или иной степени может оказать влияние на деятельность предприятий сферы услуг. Вместе с тем, факторы

---

<sup>106</sup> Шодиев Ф.Т. Исследование факторов инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2017. №2/1, -С.158-161.

<sup>107</sup> Шодиев Ф.Т. Оценка инновационных механизмов развития национальной экономики на современном этапе / Ф.Т. Шодиев, П.Д. Ходжаев // Устойчивое развитие инновационной экономики в Таджикистане и Польше: материалы международной научно - практической конференции (Душанбе, 23-24 декабря 2016г.), - С.60-62.

взаимосвязаны между собой, позитивно и негативно влияют на результаты хозяйственной деятельности предприятий сферы услуг.

В литературных источниках имеются различные взгляды авторов на признаки классификации факторов, связанных с использованием инновационного потенциала предприятий сферы услуг.

Исследователи<sup>108</sup> считают, что инновационная экономика в регионе может быть представлена как следствие влияния двух основных групп факторов: факторов, ориентированных на создание условий для перехода на инновационный путь развития; факторов, связанных с появлением или созданием мотиваций у субъектов инновационной деятельности к обновлению и развитию научного, производственного потенциала, созданию и внедрению инноваций. К первой группе факторов можно отнести процесс образования инновационной среды как самостоятельной отрасли хозяйствования, перерабатывающей интеллектуальное сырье многих субъектов научной и изобретательной деятельности.

В развитых странах имеется сеть предприятий, занимающиеся инновационной деятельностью, запуском новых технологий (венчурные фирмы, малые предприятия, технопарки).

Вторая группа факторов связана с развитием предпринимательства в Республике Таджикистан. Автор работы<sup>109</sup> считает, что «предпринимательство - это деятельность, осуществляемая частными лицами, предприятиями или организациями по производству, оказанию услуг или приобретению и продаже товаров в обмен на другие товары или деньги к взаимной выгоде заинтересованных лиц или предприятий, организаций.

---

<sup>108</sup> См., например: Жиц Г.И. Инновационный потенциал и экономический рост. - Саратов, 2000. -С.34-36; Гамидов Г.С., Калыванов В.Ю., Магамедов М.Б. Основные направления активизации инновационной деятельности при формировании инновационной экономики // Инновации. - 2007. - № 4 (102). -С.51; Научно-инновационная сфера в регионе: проблемы и перспективы развития, [монография] / Под ред. А.А. Румянцева. - Санкт-Петербург: "Наука", 1996. С. 97; Московина О.С. Инновационный потенциал как фактор устойчивого развития региона // Работа выполнена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 04-02-196).

<sup>109</sup> Экономика организаций (предприятий): учебник для вузов / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, В.А. Швандара. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С.37

Фактор предпринимательства инициирует инновации снизу как проявление заинтересованности в совершенствовании производства. Инновационная среда становится особой отраслью предпринимательства».

Фактор предпринимательства играет важную роль в формировании инновационной среды на предприятиях разных форм собственности, создавая стимул для участников инновационного процесса. Вместе с тем, ключевую роль в развитии инноваций в крупных предприятиях региона играет предпринимательский фактор.

Обе рассмотренные группы факторов могут проявить себя в полной мере при стабилизации экономики, становлении конкурентной среды, сохранении и развитии инновационного потенциала сферы услуг<sup>110</sup>.

Унтура Г.А.<sup>111</sup> считает, что «к факторам, препятствующим реализации инновационного потенциала сферы услуг относят: *регионально-экономические* (недостаток информации о новых технологиях и рынках сбыта; недостаток квалифицированного персонала в регионе; недостаток или неэффективность научно-образовательной системы; невосприимчивость предприятий региона к нововведениям); *организационные* (неопределенность сроков инновационного процесса; недостаточность законодательных документов в регионе, регулирующих и стимулирующих инновационную деятельность; неразвитость рынка технологий; неразвитость инновационной инфраструктуры -посреднических, информационных, юридических, банковских, прочих услуг); *финансово-кредитные* (дотационность региона; низкий платежеспособный спрос на новые продукты; недостаток кредитных ресурсов в регионе; высокий экономический риск; высокая стоимость нововведений)».

---

<sup>110</sup> Научно-инновационная сфера в регионе: проблемы и перспективы развития, [монография] / Под ред. А.А. Румянцева. - Санкт-Петербург: "Наука", 1996. -С.97-98.

<sup>111</sup> Унтура Г.А. Проблемы создания инновационной среды региона в рыночных условиях // Регион: экономика и социология. - 2002. - № 4. -С.5-29.

Важно отметить, результаты инновационной деятельности предприятий сферы в значительной степени зависят от ее ресурсного обеспечения<sup>112</sup>.

Винокуров В.И.<sup>113</sup> «выделяет три главные категории факторов, в первую очередь связанных с инновациями в сфере услуг. Они относятся к коммерческим предприятиям, научно-техническим учреждениям и вопросам передачи и освоения технологий, знаний и навыков. Кроме того, диапазон возможностей для инноваций находится под влиянием четвертого набора факторов, таких как окружение учреждений, правовое регулирование, макроэкономическая обстановка и другие условия, которые существуют независимо от каких-либо аспектов инноваций».

В соответствии с вышерассмотренными подходами выделения факторов влияющих на инновационный потенциал сферы услуг и существующими в экономической литературе факторов (оказывающих влияние на инновационный потенциал на микро- и макроуровнях хозяйственной системы) нам представляется целесообразным выделить основные трансакционные и трансформационные факторы, препятствующие формированию и развитию инновационного потенциала сферы услуг<sup>114</sup>.

---

<sup>112</sup> Канцеров Р.А., Монастырский В.В. Инновационное развитие регионов: ресурсы, факторы, технологии / Р.А. Канцеров, В.В. Монастырский. - Экономика развития региона: проблемы, поиски, перспективы: ежегодник. - Вып. 9 / ООП РАН, ЮССРЭН, ЮНЦ РАН, ВолГУ; гл. ред. О.В. Иншаков; редкол.: В.В. Курченко (зам. гл. ред.) [и др.]; редсовет: Л.А. Аносова [и др.]. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2008. -С.255.

<sup>113</sup> Винокуров В.И. Основные термины и определения в сфере инноваций // Инновации. -2005. - № 4. -С.6-22.

<sup>114</sup> См., например: Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.21-22, 35; Никоноров С.М. Возможности перехода к инновационной экономике: позитивные и негативные аспекты. Проблемы инновационной экономики и регионального инновационно-устойчивого развития: материалы Всероссийской научно-практической конференции. Выпуск 2. - Чебоксары: Изд-во Чуваш, ун-та, 2007. -С.28-30; Иншаков О.В., Поляков П.В., Ходыкин А.С. Интеллектуальный фактор инновационной деятельности: учеб. пособие (для студентов и аспирантов экономических и юридических специальностей). - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003. -С.45; Поляков П.В., Коробов С.А. Финансовый аспект инновационной деятельности промышленного предприятия. - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2006. -С.36; Медведева Л.П. Источники и факторы инновационного экономического роста в регионе: автореф. дис.канд. экон. наук: (08.00.05) / Л.П. Медведева. - Москва, 2007. -С.13; Ермасов С.В., Ермасова Н.Б. Инновационный менеджмент: учебник для вузов. - М.: Высшее образование, 2007. -С.191; Медынский В.Г. Инновационный менеджмент. - М.: ИНФРА-М, 2008. -С.74-75; Кокурин Д.И. Инновационная деятельность. - М.: Экзамен, 2001. -С.130-131; Максимов Ю., Митяков С, Митякова О. Инновационное развитие экономической системы: обобщенный показатель // Инновации. - 2006. - № 5 (92). —С.47-49; Бурыкин Е.С. Эффективная инновационная политика: макрорегиональный аспект. Актуальные проблемы современного управления: материалы круглого стола, г. Волгоград, 2006 г./ ВолГУ; редкол.: И.М. Шабунина, В.О. Мосейко и др. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2006. -С.63-69; Морозов А.В. Обеспечение

Иншаков О.В. считает, что трансформационные факторы формируют благоприятные условия для строительства новых объектов. Вместе с тем, транзакционные факторы осуществляют внутренний обмен между участниками инновационного процесса<sup>115</sup>.

К *трансформационным факторам* можно отнести: финансовые, научные, технико-технологические ограничения, такие как: недостаточное финансирование; большой риск; недостаточная обеспеченность высококвалифицированными кадрами; низкий уровень МТБ, устаревшие технологии.

К *транзакционным факторам* можно отнести: институциональные и информационные ограничения, такие как: несовершенство налогового законодательства для мотивации предприятий сферы услуг; отсутствие механизма взаимоотношения государства с предпринимательскими структурами; низкая конкурентоспособность отечественных товаров и услуг; слабая развитость инновационной инфраструктуры.

Поэтому, появляется острая необходимость в выявлении существенных барьеров сдерживающих развитие инновации на пассажирском автотранспорте. Основная цель развития автотранспортного комплекса это создание условий для улучшения социально-экономического положения республики путём внедрения инноваций. В таблице 2.12 представлены барьеры сдерживающие развитие инновации на пассажирском автотранспорте.

---

эффективных механизмов инновационной деятельности в российской экономике // Вести. Казан, гос. финан. соц. - экон. ин-та. - 2006. - № 3, 4. -С.41.

<sup>115</sup> Иншаков О.В. О новых методологических подходах в стратегическом планировании развития макрорегионов России. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003.

Потенциальные барьеры, сдерживающие развитие инновации на пассажирском транспорте

Потенциальные барьеры	Возможные решения
<p><b><u>Политические и правомочность страны</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Отсутствие инновационного центра по координации выполнения инновационных проектов в сфере транспорта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Создание инновационного центра по координации выполнения инновационных проектов в сфере транспорта</li> </ul>
<p><b><u>Финансовые</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Недостаточное финансирование на науку</li> <li>• Недостаточное финансирование на инновационные проекты со стороны государства</li> <li>• Отсутствие государственного инновационного фонда</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Увеличение финансирования на науку</li> <li>• Увеличение финансирования на инновационные проекты со стороны государства</li> <li>• Создание государственного инновационного фонда</li> </ul>
<p><b><u>Социальные</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Низкий жизненный уровень населения</li> <li>• Нехватка высококвалифицированных кадров в сфере транспорта</li> <li>• Отсутствие в некоторых ВУЗах дисциплины «Инновационный менеджмент»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Повышение уровня жизни населения</li> <li>• Подготовка высококвалифицированных кадров в сфере транспорта</li> <li>• Включение дисциплины «Инновационный менеджмент»</li> </ul>
<p><b><u>Технические</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Слабая развитость технической базы</li> <li>• Устаревшие технологии</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обновление технической базы</li> <li>• Модернизация технологий</li> </ul>

Потенциальные барьеры	Возможные решения
<p><b><u>Пропаганда</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Нехватка литературы по инновациям в сфере ТРАНСПОРТА</li> <li>• Слабая информативность руководящих кругов по инновационным проектам</li> <li>• Недостаточное проведение семинаров об инновационной деятельности среди НИИ и ВУЗов</li> <li>• Слабое привлечение СМИ к пропаганде об инновационной деятельности</li> <li>• Отсутствие информационно-инновационного центра</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Публикация литературы по инновациям в сфере транспорта</li> <li>• Повышение информативности руководящих кругов по инновационным проектам</li> <li>• Проведение семинаров об инновационной деятельности среди НИИ и ВУЗов</li> <li>• Привлечение СМИ к пропаганде об инновационной деятельности</li> <li>• Создание информационно-инновационного центра</li> </ul>
<p><b><u>Законодательство</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Отсутствие закона о государственной поддержке инноваций в Республике Таджикистан</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Принятие закона о государственной поддержке инноваций в Республике Таджикистан</li> </ul>

Источник: предложено автором.

В целом, исследование факторов развития инновационного потенциала предприятий сферы услуг, позволяет нам прийти к следующим выводам:

1. Инновационное развитие предприятий сферы услуг характеризуется состоянием процесса передачи знаний в практику и ее инновационным потенциалом. Инновационный потенциал предприятий сферы услуг -это комплекс мер, оценивающих готовность и результативность предприятий сферы услуг.

2. Основу инновационного потенциала предприятий сферы услуг отражают факторы формирования, готовности и результативности инновационного потенциала сферы услуг.

Факторы формирования инновационного потенциала сферы услуг представляет собой ресурсную составляющую, которая охватывает научную, кадровую, технико-технологическую и финансовую составляющие.

Факторы готовности инновационного потенциала сферы услуг - это готовность предприятий сферы услуг осуществлять инновационную деятельность, которая охватывает информационную, институциональную, организационную составляющие.

Факторы результативности инновационного потенциала сферы услуг характеризуют инновационный потенциал как результат инновационной деятельности в предприятиях сферы услуг.

Автор работы считает, что инновационная конкурентоспособность - это внедряемые инновации предусматривающие формирование конкурентных преимуществ на предприятиях<sup>116</sup>. Мы считаем, что инновационная конкурентоспособность – это оптимальное использование последних достижений НТП для повышения качества жизни жителей.

Особый интерес при этом представляет изучение основных факторов инновационной конкурентоспособности региона. К их числу можно отнести:

1. Инновационная политика предприятий сферы услуг, которая осуществляется в виде социальных программ на республиканских и местных уровнях.
2. Развитие требуемой инновационной инфраструктуры в городах, районах и областях страны. Для повышения инновационной конкурентоспособности важнейшей задачей считается развитие предприятий, учреждений и организаций, выполняющие научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

---

<sup>116</sup> Портер М. Э. Международная конкуренция. - М., 1993; Портер М. Э. Конкуренция: пер. с англ. -М.: Изд. дом "Вильямс", 2000. -С.172.

3. Развитие государственного стимулирования инновационной деятельности на предприятиях сферы услуг.
4. Развитие последних достижений НТП на предприятиях сферы услуг.
5. Повышение инвестиционной активности и формирование благоприятного инвестиционного климата в городах, районах и областях Республики Таджикистан.
6. Развитие кадрового обеспечения и осуществления подготовки, переподготовки и повышения квалификации на предприятиях сферы услуг.
7. Создание рынка инноваций и инновационной продукции, товаров и услуг.
8. Повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг для вхождения Республики Таджикистан в мировое хозяйство.

Факторы инновационной конкурентоспособности, по нашему мнению, можно разделить на экзогенные и эндогенные (рис 4.).

К экзогенным факторам следует отнести экономико-правовые предпосылки инновационной конкурентоспособности экономики региона. К эндогенным факторам следует отнести: использование внебюджетных фондов, неразвитость инновационной инфраструктуры, развитие информационно-коммуникационные технологий и т.д.

Следовательно, для развития инновационной конкурентоспособности предприятий сферы услуг Республики Таджикистан следует:

- выявить приоритеты развития инновационного предпринимательства и осуществить их нормативно-правовое обеспечение;
- государственная поддержка инновационной деятельности предприятий сферы услуг должна осуществляться по прямой и косвенной формам;
- разработка механизма необходимой защиты интеллектуальной собственности и т.д.



**Рисунок 4** - Классификация факторов инновационной конкурентоспособности экономики региона (составлено автором)

Следовательно, предложенные мероприятия в значительной степени способствуют повышению инновационной конкурентоспособности Республики Таджикистан.

В целом, выявление факторов, влияющих на развитие инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг создают предпосылки для оценки ее инновационного потенциала. Оценка инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг дана в параграфе 2.3 диссертации.

### **2.3. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан**

Совершенствование финансового состояния современных предприятий сферы услуг во многом зависит от внедрения инновационных подходов в их деятельность.

В современных условиях услуги носят нематериальную форму, их невозможно сохранить, и они ощущаются при их предоставлении. Пользователь не может увидеть услугу при оказании, так как предоставление услуги опережает ее производство. В связи с этим выбор потребителя основывается на доверии и завоевании расположения потребителя на предмет высококачественного сервиса, отвечающим его требованиям.

Вместе с тем, в отличие от товаров ни один из участников производственного процесса не в состоянии обеспечить запасы услуг. При том предложение услуги означает возможность ее производства, а предложение необходимо связать со спросом, иначе ценность услуги потеряет смысл. Нереализованную продукцию можно реализовать потом, но с невостребованной услуги мы не можем так поступить.

Важно отметить, что основная цель деятельности любого предприятия, заключается в максимизации прибыли. В качестве основной цели инновационной деятельности предприятий сферы услуг следует выделить получение необходимого числа инноваций, обладающих определенными признаками. Следовательно, основная цель предприятия сферы услуг и его инновационная деятельность отличаются друг от друга. Однако инновационная деятельность всесторонне способствует увеличению прибыли предприятия сферы услуг.

Следует отметить, что причиной такого противоречия является то, что предприятие сферы услуг как целостная система обеспечивает получение прибыли за счет реализации услуг. При этом инновации должны быть

направлены на получение социально-экономического эффекта в виде прибыли для предприятий сферы услуг.

Во-первых, это расширение ассортимента реализуемых услуг. Применительно к предприятиям сферы услуг расширение ассортимента услуг возможно только двумя путями: за счет оказания новой услуги или за счет совершенствования оказываемой услуги. Следовательно, оба направления, обеспечивающее расширение ассортимента услуг, пропорционально связаны с инновационной деятельностью.

Во-вторых, максимизация цены или тарифа, по которой оказывается услуга. Важно отметить, что изменение цены реализации услуги пропорционально зависит от спроса и предложения услуг на рынке услуг. При этом получаемые инновации являются одним из средств, обеспечивающие монопольное положение на рынке товаров и услуг.

Важно отметить, что в этом случае максимизация прибыли зависит от вида реализуемой инновации. Вместе с тем, инновационная деятельность позволяет предприятиям сферы услуг в некоторых условиях занимать монопольное положение на рынке при условии повышения прибыли предприятия сферы услуг через увеличение цены продажи услуги. В условиях жесткой конкуренции, эффективно применять матрицу «продукт – рынок».

В-третьих, снижение затрат на реализацию единицы автотранспортной услуги. Важно отметить, что минимизация затрат на оказание единицы автотранспортной услуги осуществляется двумя путями; путем мобилизации резервов существующих технологий; путем внедрения новых технологий, что приводит к максимизации прибыли предприятия сферы транспортных услуг.

В-четвертых, увеличение объема реализации транспортной услуги. Максимизация объема реализации транспортной услуги в меньшей мере, зависит от самого предприятия сферы транспортных услуг. Вместе с тем,

можно выделить два важных пути: максимизация объемов реализации существующей транспортной услуги и новой услуги. При этом максимизация объемов реализации существующей транспортной услуги связана с проведением маркетинговых исследований, сосредоточенные на стимулировании сбыта, а также за счет повышения потребительской привлекательности транспортных услуг.

Вместе с тем, под потребительской привлекательностью нами понимается совокупность показателей услуг, и включающие такие элементы, как цена услуги, качество и дополнительные транспортные услуги. Следовательно, деятельность, связанная с повышением качества транспортной услуги, является результатом инновационной деятельности<sup>117</sup>.

Важно отметить, что повышение производительности и управляемости бизнес средой можно считать результатом инновационных преобразований.

Важно отметить, предложенный подход позволяет не только анализировать прибыльность предприятия сферы транспортных услуг, но и уточнить приоритетные направления инновационной деятельности предприятия сферы транспортных услуг. Вместе с тем, анализ воздействия инновационной деятельности на прибыльность предприятия сферы транспортных услуг осуществляется двумя путями<sup>118</sup>.

Во-первых, это изучение динамики удельного веса прибыли определенной транспортной услуги в общем ее объеме. При этом необходимо учитывать объем реализации определенной транспортной услуги и принять необходимые меры, обеспечивающие определенный уровень прибыли по предприятию сферы услуг на перспективу. Следовательно, все это можно достигнуть за счет активизации инновационной деятельности предприятий сферы транспортных услуг.

---

<sup>117</sup> Трофимов О.В. Основные направления преобразований в деятельности организации в рамках стратегии инновационного развития. Креативная экономика. №4. – М.: Изд-во «Креативная экономика», 2010. -С.17-21.

<sup>118</sup> Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

Во-вторых, это постатейный анализ прибыли, который определяется путем прироста прибыли за счет увеличения ассортимента услуг, максимизации цен реализации, минимизации затрат на реализацию.

Вместе с тем, проведение подобного анализа является очень трудоемким при большом ассортименте реализуемых предприятием транспортных услуг. Следовательно, для максимизации прибыли предприятий сферы транспортных услуг необходимы инновационные преобразования. Такой анализ позволяет не только уточнить приоритетные направления инновационной деятельности, но и дать экономическую оценку предложенным мероприятиям. При этом в качестве приоритетов инновационного потенциала следует выделить инновационные проекты, направленные на разработку и внедрение новых услуг. В данном случае целесообразно провести сопоставительный анализ прибыльности каждого из направлений инновационной деятельности, т. е. выявить прирост прибыли по каждому направлению инновационной деятельности.

В связи с этим возникает необходимость оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

Важно заметить, что рассмотренные в параграфе 1.4. диссертации методики в значительной степени не отражают реальное состояние пассажирского автотранспортного предприятия. В связи с этим, считаем целесообразным применение методики интегральной конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, которая поможет руководству предприятий оценить их позиции и разработать дальнейшую стратегию развития на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан. Данная информация может быть полезна и потенциальным инвесторам, так как служит индикатором инвестиционной привлекательности.

Конкурентный потенциал пассажирских автотранспортных предприятий был оценен нами по 5-ти составляющим элементам:

финансовый потенциал, потенциал основных бизнес-процессов, трудовой потенциал, управленческий потенциал, инновационный потенциал<sup>119</sup>.

Каждая составляющая конкурентного потенциала была оценена на основе отобранных показателей с учетом весовых коэффициентов, задаваемых экспертным путем. Весовое значение было проставлено на основании рекомендаций, сформированных на основании изучения специальной литературы и мнения специалистов, занимающихся данной проблемой (табл. 2.13).

Таблица 2.13.

Методика расчета показателей конкурентного потенциала

Показатель	Методика расчета
<b>1. Финансовый потенциал</b> <b><math>ФП = Kв * (0,17*Ка + 0,24*Ктл + 0,34*Крп + 0,25*Коа); Kв=0,5</math></b>	
1.1. Коэффициент автономии (Ка)	Отношение собственного капитала к итогу баланса
1.2. Коэффициент текущей ликвидности (Ктл)	Отношение оборотных активов к наиболее срочным и краткосрочным обязательствам
1.3. Рентабельность продаж (Крп)	Отношение прибыли от продаж к выручке от продаж
1.4. Коэффициент оборачиваемости активов (Коа)	Отношение выручки от продаж к среднегодовой стоимости активов
<b>2. Потенциал основных бизнес-процессов</b> <b><math>ПОБП = Kв * (0,11*Куатс+0,17*Км+0,21*Кук+0,23*Кбд+0,28*Кр); Kв=0,1</math></b>	
2.1. Удельный вес автотранспортных средств, обеспечивающих гибкость автотранспортных процессов (Куатс)	Отношение среднегодовой стоимости автотранспортных средств, обеспечивающих гибкость автотранспортных процессов, к среднегодовой стоимости автотранспортных средств
2.2. Удельный вес расходов на маркетинг (Км)	Отношение расходов на маркетинг к сумме себестоимости и коммерческих и управленческих расходов
2.3. Наличие системы управления качеством автотранспортных услуг (Кук)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1: 0 – система управления качеством отсутствует 1 – создана единая система управления качеством автотранспортных услуг
2.4. Коэффициент безопасности движения (Кбд)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
2.5. Коэффициент регулярности автоперевозок (Кр)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
<b>3. Трудовой потенциал</b> <b><math>ТП = Kв * (0,24*Кпт + 0,20*Кмм + 0,19*Кск + 0,18*Ко + 0,19*Кк); Kв=0,2</math></b>	

<sup>119</sup> Дмитриева Л.Н., Калинина Г.В., Сильвестрова Т.Я. Инновации в сфере услуг. Практическое пособие. Чебоксары 2010. – 69 с.

<b>Показатель</b>	<b>Методика расчета</b>
3.1. Индекс производительности труда (Кпт)	Отношение производительности труда на предприятии к максимально достигнутой в отрасли
3.2. Коэффициент материальной мотивации персонала (Кмм)	Отношение средней заработной платы на предприятии к максимальному уровню заработной платы в отрасли
3.3. Коэффициент стабильности кадров (Кск)	Отношение коэффициента текучести кадров на предприятии к эталонному значению
3.4. Индекс уровня образования персонала (Ко)	Отношение численности лиц, имеющих высшее профильное образование и численности лиц, имеющих среднее специальное профильное образование, умноженной на 0,7 к общей численности персонала
3.5. Индекс повышения квалификации персонала (Кк)	Отношение численности лиц, прошедших повышение квалификации, переподготовку и аттестацию к общей численности персонала
<b>4. Управленческий потенциал</b> <b>УП = Кв * (0,15*Ку + 0,25*Ксу + 0,17*Куу + 0,19*Кб + 0,24*Кф); Кв=0,1</b>	
4.1. Уровень информатизации управленческих автотранспортных процессов (Ку)	Отношение числа информационно-коммуникационных технологий к численности управленческого персонала
4.2. Наличие системы стратегического управления (Ксу)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
4.3. Наличие системы управленческого учета и контроллинга (Куу)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
4.4. Внедрение бюджетирования и планирования (Кб)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
4.5. Наличие четкого распределения функций управления и сфер ответственности (Кф)	Оценивается экспертным путем по шкале от 0 до 1
<b>5. Инновационный потенциал</b> <b>ПИ = Кв * (0,35*Ки + 0,25*Кр + 0,40*Кни); Кв=0,1</b>	
5.1. Коэффициент внедрения инноваций (Ки)	Отношение инновационных услуг к общему объему оказанных автотранспортных услуг
5.2. Коэффициент внедрения рационализаторских предложений (Кр)	Отношение внедренных рационализаторских предложений к заявленным
5.3. Коэффициент финансирования научных исследований (Кни)	Отношение расходов на НИР и ОКР к выручке
<b>Конкурентный потенциал</b> <b>КП = <math>\sqrt[5]{\Phi П * П О Б П * Т П * У П * И П}</math></b>	

Результаты расчетов частных потенциалов ПАТП представлены в табл. 2.14.

Таблица 2.14.

Результаты расчетов частных потенциалов пассажирских  
автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан

Регион	ПАТП	Сравнительные числовые оценки разных видов потенциала ПАТП				
		Потенциал бизнес-процессов	Управленческий потенциал	Финансовый потенциал	Трудовой потенциал	Инновационный потенциал
г. Душанбе	ОАО «Саманд»	0,982	0,817	0,928	0,889	0,818
	АООТ «Наклиёт»	0,833	0,878	0,816	0,848	0,858
	ООО «Икарус»	0,891	0,848	0,998	0,867	0,968
	ООО «Ганзим»	0,928	0,813	0,818	0,878	0,698
	ООО «Сити такси»	0,789	0,838	0,749	0,868	0,688
Согдийская область	АО «АТП - 35»	0,855	0,988	0,823	0,858	0,732
	ООО «Сохибтранс»	0,723	0,858	0,898	0,822	0,628
	АО «Даврон»	0,982	0,922	0,858	0,962	0,838
	АО «Сорбон»	0,815	0,822	0,758	0,732	0,658
	ООО «Сайёр»	0,658	0,758	0,722	0,748	0,668
Хатлонская область	ООО «Сомон»	0,738	0,778	0,738	0,714	0,612
	ООО «Успех»	0,781	0,632	0,558	0,638	0,613
	ОАО «АТП-52»	0,758	0,758	0,722	0,722	0,758
	ООО «Ховар»	0,728	0,632	0,788	0,658	0,625
	ООО «Ахтар»	0,638	0,734	0,678	0,558	0,638
Районы республиканского подчинения	ООО «Алишер»	0,614	0,658	0,758	0,543	0,724
	ООО «Таджиро»	0,641	0,648	0,638	0,722	0,658
	АООТ «Наклиёт»	0,848	0,724	0,658	0,738	0,668
	ООО «Илхом-2»	0,722	0,668	0,522	0,678	0,632
	ООО «Ронанда»	0,638	0,658	0,568	0,633	0,668
Горно-Бадахшанская автономная область	АООТ «АТП-50»	0,558	0,632	0,648	0,614	0,738
	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	0,625	0,622	0,658	0,613	0,622
	АООТ «АТП-51»	0,722	0,748	0,79	0,622	0,562
	ООО «Али-техникс»	0,641	0,588	0,558	0,598	0,678
	ООО «Шахбоз»	0,622	0,538	0,578	0,722	0,638

Источник: расчеты автора

С учетом особенностей Республики Таджикистан, нами дана оценка конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан (табл. 2.15).

Таблица 2.15.

Оценка конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан

Показатель	Регион	Пассажирские автотранспортные предприятия					Среднее значение	Уровень конкурентности
Конкурентный потенциал предприятия	Душанбе	ОАО «Саманд»	ООО «Сорбон»	ООО «Икарус»	ООО «Ганзим»	ООО «Сити такси»	0,8496	Высокая
		0,884	0,845	0,912	0,823	0,784		
	Согдийская область	АО «АТП - 35»	ООО «Сохибтранс»	АО «Даврон»	АО «Сорбон»	ООО «Сайёр»	0.8002	Высокая
		0.847	0.779	0.91	0.755	0.71		
	Хатлонская область	ООО «Сомон»	ООО «Успех»	ОАО «АТП-52»	ООО «Ховар»	ООО «Ахтар»	0.6854	Средняя
		0.714	0.640	0.743	0.683	0.647		
	Районы республиканского подчинения	ООО «Алишер»	ООО «Таджеро»	АООТ «Наклиёт»	ООО «Илхом-2»	ООО «Ронанда»	0.6626	Средняя
		0.655	0.661	0.724	0.641	0.632		
	Горно-Бадахшанская автономная область	АООТ «АТП-50»	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	АООТ «АТП-51»	ООО «Али-техникс»	ООО «Шахбоз»	0.6348	Средняя
		0.635	0.628	0.683	0.611	0.617		
	По республике						0,72652	Средняя

Источник: расчеты автора

Результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан показали, что уровень конкурентного потенциала в городе Душанбе и в Согдийской области высокий, а в остальных регионах средний.

Анализ составных элементов конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах страны дает возможность прийти к следующим выводам. Относительно финансового потенциала следует отметить, что наблюдается высокая неравномерность обеспечения финансовых ресурсов в пассажирских автотранспортных предприятиях. Оценка предпринимательского потенциала показала, что в пассажирских автотранспортных предприятиях имеются многие трудности в области предоставления автотранспортных услуг, связанные с отсутствием гибких

автотранспортных систем, АСУ, низкой отлаженностью материально-технического снабжения. В отношении кадрового потенциала наблюдается достаточно стабильная ситуация. В значительной степени данное обстоятельство связано с низким уровнем стимулирования труда и низкой производительностью труда. Уровень инновационного потенциала у пассажирских автотранспортных предприятий обладает динамикой роста. Пассажирские автотранспортные предприятия в нынешних условиях направляют большие капитальные вложения в инновационные разработки внедрения новых форм транспортного обслуживания.

Таким образом, результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий Республики Таджикистан позволяют изыскать мероприятия по повышению качества транспортного обслуживания на маршрутах. Результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий способствуют формированию мероприятий по повышению конкурентоспособности ПАТП в Республике Таджикистан.

## **ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН**

### **3.1. Экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта**

Валовой внутренний продукт в значительной степени зависит от комплекса факторов, взаимосвязанных между собой.

Сложность данной задачи требует применения экономико-математического моделирования для ее решения.

Следует отметить, что в народном хозяйстве имеется большой опыт решения экономико-математических задач, результаты которых применяются в практике, методы планирования и управления.

Эффективное использование экономико-математических моделей в практических расчетах требует большой предварительной аналитической работы. Аналитическая работа до настоящего времени остается наиболее сложным этапом в применении экономико-математических методов<sup>120</sup>.

Совокупное влияние этих факторов следует определить посредством корреляционно-регрессионного анализа.

Посредством корреляционно-регрессионного анализа исследуются непростые экономические случаи. Завершающим этапом этого анализа считается предложение экономико-математической модели, определяющей зависимость результативного показателя от ряда ключевых факторов<sup>121</sup>.

Посредством корреляционного анализа можно количественно оценить связь между изучаемыми факторами и явлениями.

---

<sup>120</sup> Шаталин Ю.А., Сирмай И.А. Экономико-математические методы в региональных исследованиях/ Ю.А. Шаталин, И.А.Сирмай //Экономико-математические методы в размещении производительных сил. - М.,1979. -С.124-150.

<sup>121</sup> Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография/ Р.К. Раджабов /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон,1999. - 187с.

Моделирование проводилось на материалах Республики Таджикистан. Исходные данные по изучаемым факторам взяты за 2010-2019 гг. (приложение 1). Показатели для проведения корреляционно-регрессионного анализа приведены в таблице 3.1.

Таблица 3.1.

Показатели для проведения корреляционно-регрессионного анализа

<b>Условные обозначения</b>	<b>Показатель</b>	<b>Единица измерения</b>
<b>Y</b>	Валовой внутренний продукт	млн. сомони
<b>x<sub>1</sub></b>	Основные фонды ПАТП	млн. сомони
<b>x<sub>2</sub></b>	Объем инвестиций в основной капитал	млн. доллар
<b>x<sub>3</sub></b>	Объем пассажирских автотранспортных услуг,	тыс. чел.
<b>x<sub>4</sub></b>	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	%
<b>x<sub>5</sub></b>	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	%
<b>x<sub>6</sub></b>	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-

Источник: предложено автором

Чтобы построить экономико-математическую модель результативного показателя валового внутреннего продукта, составляем матрицу парных коэффициентов корреляции (таб. 3.2).

Таблица 3.2.

Матрица парных коэффициентов корреляции

	$Y$	$x_1$	$x_2$	$x_3$	$x_4$	$x_5$	$x_6$
$Y$	1	0.95788	0.99544	0.9703	0.83261	0.71245	-0,9727
$x_1$	0.95788	1	0.96267	0.92077	0.81691	0.60625	-0,96575
$x_2$	0.99544	0.96267	1	0.96188	0.86414	0.67379	-0,96322
$x_3$	0.9703	0.92077	0.96188	1	0.83963	0.66576	-0,94441
$x_4$	0.83261	0.81691	0.86414	0.83963	1	0.53633	-0,7722
$x_5$	0.71245	0.60625	0.67379	0.66576	0.53633	1	-0,69495
$x_6$	-0,9727	-0,96575	-0,96322	-0,94441	-0,7722	-0,69495	1

Источник: расчеты автора

В начале данной матрицы приведены коэффициенты,  $R_{yx}$ .

Таблица 3.3.

Результаты расчёта независимых перемен многомерной регрессии

Переменные	Среднее арифметическое значение	Среднее квадратичное отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
$x_1$	2190,2	1614,6	0,95788	0,05046
$x_2$	2409	1640	0,99544	7,81
$x_3$	1634,8	843,44	0,9703	2,876
$x_4$	0,94	0,17456	0,83261	-8271
$x_5$	2,2083	0,1505	0,71245	6127
$x_6$	2,8742	1,391	-0,9727	-337,6

Источник: расчеты автора

Таблица 3.4.

## Результаты расчёта показателей многомерной регрессии

Показатель	Значение
Свободный член	-3490
Коэффициент множественной корреляции	0.99928
$S_{ост}$	847,92
Число степеней свободы $\kappa_1 = p$	6
Число степеней свободы $\kappa_2 = n - p - 1$	5
$F_{набл}$	581,65
Среднее арифметическое значение	24920
Среднее квадратичное отклонение	15114

Источник: расчеты автора

Оценка значимости коэффициента корреляции при уровне значимости 0,01 осуществляется посредством уточнения тесноты связи между результативным признаком и системы факторов. С этой целью выдвигаем гипотезы:

$H_0: R_{ген} = 0$ ,  $H_1: R_{ген} \neq 0$ . Находим  $T_{набл} = 59,076$ .  $t_{крит.дв} (0.01; 5) = 4,03$ .

Так как  $T_{набл} > t_{крит.дв} (0.01; 5)$ , справедлива конкурирующая гипотеза  $H_1: R_{ген} \neq 0$ . Следовательно,  $R_g = 0.99928$  значима.

Коэффициент детерминации:  $D = (K_B)^2 * 100\% = (0.99928)^2 * 100\% = 99.8561\%$ , поэтому, вариация валового внутреннего продукта в среднем на 99.8561% объясняется за счёт вариации основных фондов отраслей экономики, объем инвестиций в основной капитал, объем розничной торговли, доля занятых на малых предприятиях в числе занятых в экономике, соотношение среднедушевого дохода и среднедушевого прожиточного минимума, доля численности безработных в числе экономически активного населения.

Экономико-математическая модель прогнозирования ВВП имеет вид:

$$Y = -3490 + 0.05046 X_1 + 7,81 X_2 + 2,876 X_3 - 8271 X_4 + 6127 X_5 - 337,6 X_6$$

Для проверки значимости данной модели выдвигаем гипотезы:

$H_0$  : регрессионная модель незначима ( $H_0 : A_1 = A_2 = \dots = A_p = 0$ )

$H_1$  : регрессионная модель значима ( $H_1$  : хотя бы один  $A_i \neq 0$   $i$  изменяется от 1 до  $p$  ).

Осуществляем проверку нулевой гипотезы посредством распределения  $F$ - Фишера-Снедекора.

Определяем  $F_{\text{набл}} = 581,65$ ,  $F_{\text{крит}}(0.01; 6; 5) = 10.67$

Так как  $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0.01; 6; 5)$ , многофакторная регрессионная модель значима.

В таблице 3.5 показано как изменяется результирующий признак при увеличении факторного признака на 1 пункт.

Таблица 3.5.

Результаты расчета коэффициентов регрессии

Факторный признак	Изменение результирующего признака
Основные фонды ПАТП	0,05046
Объем инвестиций в основной капитал	7,81
Объем пассажирских автотранспортных услуг	2,876
Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-8271
Доля численности безработных в числе экономически активного населения	6127
Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-337,6

Источник: расчеты автора

В таблице 3.6 показано на сколько процентов изменяется результивный признак при увеличении соответствующего факторного признака на 1 процент.

Таблица 3.6.

Результаты расчёта коэффициента эластичности.

Факторный признак	Изменение результирующего признака (в %)
Основные фонды ПАТП	0,00443
Объем инвестиций в основной капитал	0,755
Объем пассажирских автотранспортных услуг	0,189
Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-0,312
Доля численности безработных в числе экономически активного населения	0,543
Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-0,0389

Источник: расчеты автора

В результате проведенных расчетов установлено, что валовый внутренний продукт более всего чувствителен к изменению иностранных инвестиций.

Следовательно, разработанная нами экономико-математическая модель по Республике Таджикистан адекватна реальному процессу и статистически значима.

Аналогично разрабатываем экономико-математические модели прогнозирования ВВП по другим регионам Республики Таджикистан (приложение 2-6). Результаты расчётов приведены в таблице 3.7.

Таблица 3.7.

Экономико-математическая модель прогнозирования ВВП по Республике Таджикистан ее областей, РРП и г. Душанбе

№	Регион	Экономико-математическая Модель	Статистические характеристики Модели
1	Республика Таджикистан	$Y = -3490 + 0.05046 X_1 + 7,81 X_2 + 2,876 X_3 - 8271 X_4 + 6127 X_5 - 337,6 X_6$	$F_{набл} = 581,65;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99928; R^2=0.998561;$ $S_{ост} = 847,92; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5;$ $T_{набл} = 59,076; t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
2	Хатлонская область	$Y = -12760 + 2,609 X_1 + 12,76 X_2 - 1,47 X_3 + 4166 X_4 + 4221 X_5 + 516,1 X_6$	$F_{набл} = 140,95;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99706; R^2=0.994129;$ $S_{ост} = 458,04; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5;$ $T_{набл} = 29,081; t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
3	Согдийская область	$Y = -2315 + 1.399 X_1 + 4,011 X_2 + 1,214 X_3 - 10,45 X_4 + 858,7 X_5 + 10,74 X_6$	$F_{набл} = 724,15;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99943; R^2=0.99886;$ $S_{ост} = 185,94; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5;$ $T_{набл} = 65,916; t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
4	ГБАО	$Y = -383,9 + 0,5071 X_1 + 0,4848 X_2 - 4,398 X_3 + 1096 X_4 + 1,703 X_5 - 51,13 X_6$	$F_{набл} = 92,485;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99552; R^2=0.99106;$ $S_{ост} = 31,06; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5;$ $T_{набл} = 23,556; t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
5	РРП	$Y = -415,1 + 0,6808 X_1 + 6,976 X_2 + 0,5745 X_3 - 278,7 X_4 + 390,9 X_5 + 132,6 X_6$	$F_{набл} = 35,985;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.98862; R^2=0.97737;$ $S_{ост} = 430,8; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5;$ $T_{набл} = 14,694; t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
6	г. Душанбе	$Y = 6832 - 0.4977 X_1 + 4.029 X_2 + 1.315 X_3 - 8397 X_4 + 1018 X_5 -$	$F_{набл} = 346,24;$ $F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$

№	Регион	Экономико-математическая Модель	Статистические характеристики Моделей
		$469.6 X_6$	$R=0.9988; R^2=0.997601;$ $S_{ост}=225,08; \kappa_1=p=6; \kappa_2=n-p-1=5;$ $T_{набл}=45,579; t_{крит.дв}(0.01;5)=4.03.$

Источник: расчеты автора

В целом, разработанные нами экономико-математические модели по регионам страны адекватны реальному процессу и статистически значимы.

С учетом разработанной модели проводим прогнозные расчеты ВВП по Республике Таджикистан, областей, РРП, ГБАО и г. Душанбе (табл. 3.8).

Таблица 3.8.

Прогнозирование ВВП (млрд. сомони) по регионам Республики Таджикистан

№ пп	Регион	2020	2025	2030
1.	Республика Таджикистан	84,8	105,4	147,6
2.	Хатлонская область	21,9	27,5	38,7
3.	Согдийская область	22,4	28,6	40,2
4.	ГБАО	1,2	1,5	2,0
5.	РРП	13,4	16,0	21,4
6.	г. Душанбе	16,5	18,9	26,5

Источник: расчеты автора

Результаты прогноза позволяют формировать устойчивую стратегию развития основных отраслей экономики Республики Таджикистан.

Теперь переходим к исследованию особенностей внедрения инновационных технологий в процесс предоставления услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции.

### **3.2. Внедрение инновационных технологий в процесс оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции**

В современных условиях пассажирский автотранспорт в Республике Таджикистан обеспечивает эффективное развитие инфраструктуры больших городов.

Вместе с тем, городской пассажирский автотранспорт обладает социальной значимостью и государство должно осуществлять регулирование его деятельности, обеспечить контроль за состоянием его материально-технической базы.

В настоящее время происходят значительные существенные изменения в автотранспортной сфере. Эти инновационные преобразования способствуют развитию логистических принципов при организации функционирования пассажирского автотранспорта.

Важно отметить, что сначала логистические принципы использовались только на грузовом транспорте. При этом логистические принципы являются эффективными и для пассажирского транспорта. При осуществлении пассажирских перевозок происходят такие автотранспортные процессы, как в грузовом транспорте. В процессе преодоления расстояний между начальным и конечным пунктом для перевозки и складирования задействованы предприятия, оказывающие автотранспортные услуги<sup>122</sup>.

Важно отметить, что перевозка грузов и пассажиров существенным образом отличаются. Главное их отличие заключается в том, что пассажир считается производителем и потребителем автотранспортных услуг. Пассажир самостоятельно выбирает маршрут и в любое время может изменить его, сам является участником автотранспортного процесса.

---

<sup>122</sup> Гаджинский А.М. Логистика/ А.М.Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001; Джабраилов А. Э. Развитие рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг (На примере Москвы и Московской области) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / А. Э. Джабраилов. Москва, 2000. - 163 с.; Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00 . 6 / А. Г .Мальчикова. СПб., 2000. - 135 с.

Учитывая комфортабельность поездки пассажир может посещать отдельные объекты, не имеющие отношения к маршруту движения<sup>123</sup>.

Вместе с тем, пассажиры определяют автобусный маршрут, время поездки, вид автотранспорта, место посадки и высадки, способ оплаты проезда на пассажирском автотранспорте. Совокупность данных предпочтений можно получить посредством сегментации спроса на автотранспортные услуги<sup>124</sup>.

Важно отметить, что пассажирские автотранспортные предприятия заинтересованы в повышении коэффициента пересадки, а пассажир, скорее всего - в своевременной и быстрой доставке до места пребывания. Вместе с тем, городской пассажирский автотранспорт рассматривается как сфера взаимодействия пассажиров и экономических субъектов различных форм собственности и ведомственной подчиненности<sup>125</sup>.

Автор считает, что эффективное функционирование системы городского пассажирского автотранспорта в логистической инфраструктуре способствует обеспечению высокого качества транспортного обслуживания при минимизации бюджетных затрат. При использовании логистической концепции, городской пассажирский автотранспорт рассматривается как целостная система, и автотранспортный процесс - как логистическая цепь транспортных операторов. Сущность логистических принципов на городском пассажирском транспорте рассматриваются как

---

<sup>123</sup> Доморников Ю. Ф. Логистика инфраструктурной поддержки малого предпринимательства : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06 / Ю.Ф. Доморников. 1999. - 142 с.; Кокушкина Е. В. Методы оценки адаптационных свойств микрологистических систем (На примере автотранспортных предприятий) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / Е. В. Кокушкина Саратов, 1999. - 187 с.; Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук : 08.00 . 06/ В. Б.Украинцев: Санкт - Петербург, 1999. - 27 с.

<sup>124</sup> Кондрашов С. В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. В.Кондрашов. СПб., 2000. - 171 с.; Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия) : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 6 / Н. В. Кузичкина Саратов, 2000. - 197 с.

<sup>125</sup> Сергеев В.И. Логистика в бизнесе Учебник / В.И. Сергеев.-М.: «Банки и биржи», 2001.; Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 6, 08.00 . 5 :/ В. Н. Трегубов .Саратов, 1999. - 19 с.

внутрипроизводственные логистические системы на макро- и микроуровне<sup>126</sup>.

Кроме того, на макроуровне пассажирский автомобильный транспорт обеспечивает соблюдение режимов функционирования, решаются задачи получения прибыли от предоставления автотранспортных услуг.

По мнению автора работ<sup>127</sup> «городской пассажирский автотранспорт на микроуровне обеспечивает планирование автотранспортного обслуживания и непосредственно автотранспортное обслуживание. На этапе планирования дается оценка объемов перевозок и затрат, а на этапе автотранспортного обслуживания - благоустройство транспортных предприятий и надзор за перевозками».

Следовательно, «микрологистическая система городского пассажирского автотранспорта должна обеспечить движение пассажиропотоков в городах на уровне отдельного маршрута. Особенностью применения логистических методов на ГПТ является разнообразие форм организации инфраструктуры городского пассажирского автотранспорта»<sup>128</sup>.

Автор работы считает, что логистический подход к созданию транспортной инфраструктуры городского пассажирского автотранспорта базируется на определении кратчайших расстояний между пассажирообразующими пунктами, учета объемов перевозок пассажиров и

---

<sup>126</sup> Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.06, 08.00.05 / В. Н. Трегубов. Саратов, 1999. -19 с.; Цывкунова Т. Н. Планирование логистической стратегии предприятий производственной инфраструктуры : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / Т.Н. Цывкунова. Саратов, 1999. -201 с.; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06 / В.Е. Шамарин. Ростов - На - Дону, 1998. -16 с.

<sup>127</sup> Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.06, 08.00.05 / В.Н.Трегубов. Саратов, 1999. - 19 с.; ; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.06 / В.Е. Шамарин. Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.

<sup>128</sup> Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / А. Г. Мальчикова СПб., 2000. - 135 с.

требований комфортного передвижения при выборе оптимального вида подвижного состава автомобильного транспорта<sup>129</sup>.

Мы считаем, что логистический подход предусматривает развитие логистической цепи организации пассажирских перевозок. При развитии данного подхода изменяются подходы к развитию автобусной маршрутной сети. При этом, необходимо выделить следующие задачи: число автобусов и их режим функционирования должны гарантировать высококачественное обслуживание пассажиров; автобусные маршруты движения с учетом минимальных расстояний должны связывать пункты пассажиропотоков.

Автор работы<sup>130</sup> считает, что для применения логистических принципов перспективными считаются следующие поездки жителей: поездка на дачу и в санаторно-курортные зоны; трудовые передвижения от места жительства к местам работы; передвижения, связанные с культурно-просветительными мероприятиями; передвижения в религиозные праздничные дни; ночные передвижения от авто и аэровокзалов и от спортивных комплексов.

Мы считаем, что необходимо учесть передвижения студентов и учеников от колледжей, вузов, лицеев, гимназии, культурно-развлекательных центров, общеобразовательных школ, спорткомплексов в отдельные зоны города. Данные поездки именуется как перевозки с нестабильными характеристиками движения.

Автор работы считает, что «в нынешних условиях к основным логистическим принципам можно отнести: принцип тотальных затрат, т.е, учет всей совокупности издержек управления потоками транспортных услуг по

---

<sup>129</sup> Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе: Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.А. Хутин. Москва, 1997. - 165 с.; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06 / В.Е. Шамарин. Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.

<sup>130</sup> Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий ) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.06, 08.00. 05 / В.Н. Трегубов. Саратов, 1999. - 19 с.

логистической цепи; системный подход, который охватывает все элементы логистической системы городского транспорта; принцип всеобщего управления качеством - обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистической системы городского транспорта; принцип устойчивости и адаптивности; принцип глобальной оптимизации»<sup>131</sup>.

Мы считаем, что среди вышеуказанных принципов важное положение занимает системный подход, который отражает действенность и продуктивность процесса оказания автотранспортных услуг.

По мнению автора работ<sup>132</sup>, систему организации пассажирских перевозок по принципам функционирования можно разделить на две группы: традиционную и логистическую. Традиционная - обеспечивает передвижение население между равномерно и случайно распределенными объектами города. Логистическая - обеспечивает массовые перемещения жителей, имеющих общую цель перемещения. Такая система перемещения жителей тождественна логистическим системам типа Just in time: «между определенными зонами города в определенный период времени». В соответствии с этим принципом привилегия отдается фактору времени».

Логистика в пассажирской автотранспортной системе используется с целью обеспечения информационными потоками и соблюдения экологичной безопасности.

Следует заметить, что «при отсутствии логистического подхода к управлению пассажирским автотранспортом появляются следующие проблемы: планирование пассажирских перевозок основано на учете временного фактора; остаются слабоизученными факторы, формирующие объем и структуру пассажирских автоперевозок; значительные упущения

---

<sup>131</sup> Ходжаев П.Д. Логистические аспекты управления городским пассажирским транспортом/П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 1. Душанбе: ТНУ, 2012. -С.197-202.

<sup>132</sup> Гаджинский А.М. Логистика/ А.М. Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001

допускаются при оперативном планировании работы подвижного состава, эксплуатационных расходов и себестоимости пассажирских перевозок»<sup>133</sup>.

В целом, применение логистической концепции на пассажирском автотранспорте опирается на внедрении автоматизированных систем управления с учетом развитие аутсорсинга.

Важно заметить, что аутсорсинг сферы услуг можно пересмотреть в двух направлениях:

- передача аутсорсеру функций обслуживания последних пользователей;
- приобретение услуг аутсорсеров по реализации функций, ранее выполнявшихся самостоятельно.

Безусловно, для эффективного функционирования пассажирского автотранспорта основную роль играет логистический аутсорсинг.

Жесткая конкуренция на пассажирском автотранспорте, появление инновационных подходов требуют пересмотра действующих подходов к организации пассажирских перевозок на современном этапе. Вместе с тем, появляется необходимость снижения издержек, повышения качества оказания пассажирских автотранспортных услуг.

Логистическая реструктуризация ПАТП - это основные коренные преобразования ПАТП в логистическую систему, которая охватывает изменение системы управления, формы собственности и организационно-управленческой структуры.

Завершающим этапом логистической реструктуризации считается выбор оптимальной логистической стратегии, которая считается использованием принципов логистического аутсорсинга.

---

<sup>133</sup> Сергеев В.И. Логистика в бизнесе Учебник./ В.И.Сергеев. -М.: «Банки и биржи», 2001.; Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук : 08.00.06 / В. Б. Украинцев Санкт - Петербург, 1999 27 с.; Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. А. Хутин. Москва, 1997. -165 с.

Использование логистического аутсорсинга дает возможность концентрировать финансовые средства на перевозочный процесс, повышать загруженность материально-технической базы, разделять между собой соответствующие риски.

На наш взгляд логистический аутсорсинг - это вариант эффективной адаптации к быстроизменяющимся условиям, которые направлены на эффективное распределение их прав собственности. Поэтому важной задачей логистической реструктуризации считается выбор инновационной организационно-правовой формы хозяйствования.

Мы считаем, что логистический аутсорсинг - это инструмент управления бизнес-процессами, который способствует закрепить рыночную позицию предприятия, повысить качество оказания пассажирских автотранспортных услуг и оптимизировать пассажиропоток, улучшить деятельность дочерних предприятий и передачу части ее полномочий логистическому центру.

Важным инновационным способом функционирования пассажирских автотранспортных предприятий, это эффективное использование системы ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система).

В нынешних условиях при применении АСУ на пассажирском автотранспорте эффективно используют такие способы уточнения местоположения автотранспортных средств: спутниковая навигация; локальная навигация; гибридные навигационные системы.

Система GPS/ГЛОНАСС дает возможность уточнить местоположение автотранспортных средств, навигационный приемник который служит для непрерывного функционирования этой системы.

*Спутниковая система навигации* - это система, необходимая для определения местоположения и скоростных характеристик подвижного состава.

Следует заметить, что «впервые спутник ГЛОНАСС запущен на орбиту 12 октября 1982 года и данная система начала в полном объеме функционировать 24 сентября 1993 года. Спутниковая навигация уже в 1995 году включала 24 аппарата. В дальнейшем из-за нехватки финансовых средств сократилось количество функционирующих спутников в орбите». В структуре спутниковой навигации преобладают системы СКАУТ и Nova-it. При внедрении системы СКАУТ и Nova-it увеличивается рентабельность и рационально применяются всякие ресурсы пассажирских автотранспортных предприятий. Вместе с тем, большой статьей затрат считаются затраты на топливо. Для экономии топлива своевременно осуществлять уход за автомобилем, провести сезонное обслуживание, техническое обслуживание 1 и 2, текущий и капитальный ремонт.

Система СКАУТ - это система, предназначенная для уточнения местоположения автотранспортных средств. Система СКАУТ включает четыре сегмента: интернет-сервер с программой «СКАУТ-Сервер»; бортовые модули GPS/GSM/ГЛОНАСС; «Система СКАУТ – Контроль»; диспетчерская с программой «СКАУТ Эксплорер».

Следует заметить, что внедрение на пассажирских автотранспортных предприятиях системы СКАУТ способствует сокращению времени оборота подвижного состава - до 20 %; затрат на топливо - до 30%; за счет рационализации маршрутов достигается уменьшение затрат до 10%; временных затрат 5-8%; сокращение амортизации подвижного состава на 2-4%; увеличение выработки работников до 90%.

Система СКАУТ обладает такими преимуществами: векторные электронные карты с достоверной оценкой; осуществление дистанционного контроля подвижного состава посредством персонального компьютера; автоматический анализ эффективности пассажирских автомобильных перевозок; диспетчерская программа; создание рабочих мест для диспетчеров.

Мы считаем, что для обеспечения эффективности автотранспортного процесса следует применять систему Nova-it, которая позволяет планировать автоматически загрузку автотранспортных средств с учетом поступивших заявок; автоматизировать рабочий процесс диспетчеров и логистических центров; подготовка документации и введение данных в информационную систему; расчет рациональных автобусных маршрутов с учетом поступивших заявок. Применение системы Nova-it способствует уменьшению времени оборота на маршрутах движения, наглядно изображать адреса клиентов и маршрутов на электронной карте города.

Оперативное управление пассажирскими автомобильными перевозками, учет объема транспортной продукции посредством обработки данных о местоположении автомобилей осуществляется навигационными системами.

Важными задачами повышения эффективности работы пассажирского автотранспорта считается диспетчерское управление автомобилями оперативного характера. Вместе с тем, на пассажирском автотранспорте важным считается решение проблем учета выручки на маршрутах движения.

Для эффективного функционирования пассажирского автотранспорта целесообразно применить систему ГЛОНАСС (табл. 3.9).

Таблица 3.9.

Рекомендации по внедрению системы ГЛОНАСС для автотранспортных предприятий Республики Таджикистан

<b>Область применения</b>	<b>Предназначение</b>
Диспетчерское управление пассажирским транспортом	Предназначено для повышения безопасности и качества перевозок пассажиров. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, время прибытия и убытия на остановку, отклонение от графика движения, количество перевезенных пассажиров.

<b>Область применения</b>	<b>Предназначение</b>
Управление государственным транспортом (ЖКХ)	Предназначено для повышения качества управления и эффективности работы государственного транспорта. Регистрирует время прибытия и время убытия на объект, отслеживает соблюдение маршрута, количество моточасов, пробег (км.), расход топлива
GPS мониторинг сельского хозяйства	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта сельскохозяйственной организации. Позволяет рассчитывать площадь посевов, площадь вспаханной земли за день, расход топлива, количество моточасов, скоростной режим, предотвращать хищения ГСМ и урожая.
GPS мониторинг спецавтотранспорта (строительство, разработка и добыча недр)	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, отклонение от графика движения, количество моточасов, расход топлива, скоростной режим.
GPS мониторинг для транспортных компаний, отделов перевозки и доставки	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, отклонение от графика движения, количество моточасов, расход топлива, скоростной режим, температурный режим рефрижератора, контролировать вскрытие груза и безопасность водителя. Транспортная логистика: расчет оптимального маршрута по времени или расстоянию, поиск по адресу.
GPS мониторинг для перевозки опасных и особо ценных грузов	Предназначено для повышения безопасности перевозок и обеспечения сохранности груза. Позволяет отслеживать местоположение транспорта, включать тревогу при отклонении от маршрута, вскрытии груза, нападении на водителя. Ведется учет расхода топлива, скоростного режима.

Область применения	Предназначение
GPS мониторинг для целей охраны и обеспечения безопасности людей	Предназначено для повышения качества и эффективности работы транспорта. Позволяет отслеживать местоположение транспорта, расход топлива, скоростной режим, контролировать вскрытие груза и безопасность водителя. Кроме этого можно контролировать местоположения сотрудников предприятия и безопасность детей и родственников

Источник: предложено автором

Система GPS мониторинга служит для осуществления контроля за автотранспортными средствами, что способствует снижению рисков незаконного применения подвижного состава; повышению безопасности пассажирских автомобильных перевозок; осуществляет надлежащий контроль за выполнением планов; оценивает эффективность функционирования подвижного состава; препятствует хищению топлива.

К преимуществам системы GPS следует отнести организацию мобильного диспетчерского места; значительно небольшие затраты на топливо, смазочные и обтирочные материалы; система on-line контроля местоположения большого количества подвижного состава; быстрая окупаемость посредством сокращения убытков на пассажирском автотранспортном предприятии; распределенная система диспетчеризации автопарка; система автоматического анализа эффективности перевозок; система контроля расхода топлива; логгер («черный ящик», GPS регистратор, GPS трэкер).

Кроме того, систему ГЛОНАСС можно применить при контроле выдачи водительского удостоверения, что исключает влияние человеческого фактора в этом процессе, так как неквалифицированные водители создают предпосылки для появления ДТП.

Вместе с тем, важное значение имеют проблемы оперативного управления перевозками, осуществляемые пассажирским автомобильным транспортом. Начальным шагом на пути к решению данной проблемы считается создание центральных диспетчерских служб (ЦДС), что позволяет повышению качества транспортного обслуживания населения на автобусных маршрутах.

Конечными составляющими диспетчеризации на пассажирском транспорте считается контроль деятельности автобусов и водителей.

В большинстве городов страны функционируют ЦДС для эффективного управления движением городских пассажирских перевозок, что дает возможность восстанавливать объемы перевозок по маршрутам.

Таким образом, внедрение инновационных форм организации пассажирских перевозок в значительной степени способствует повышению качества транспортного обслуживания на пассажирском автомобильном транспорте.

Теперь переходим к уточнению приоритетных направлений эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан.

### **3.3. Приоритетные направления эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан**

В современных условиях в качестве приоритетного направления инновационного потенциала сферы услуг необходимо выделить тенденции роста показателей, оценивающих экономику страны с учетом повышения уровня жизни населения страны.

При решении данных задач следует уточнить схему оптимального размещения производительных сил с учетом развития пассажирской автотранспортной системы.

В нынешних условиях считаем целесообразным использование мероприятий, связанных с ресурсосбережением при оказании автотранспортных услуг.

Основным мероприятием связанным с ресурсосбережением при оказании автотранспортных услуг является ужесточение конкуренции в различных сегментах рынка услуг городского автомобильного транспорта.

Следует заметить, что эффективное функционирование данных рынков препятствует решению важных проблем, к которым можно отнести: несовершенство существующих форм организации пассажирских перевозок; отсутствие директивных и справочных материалов по организации автотранспортной политики с учетом современного этапа; несовершенство методики оценки лицензирования и сертификации услуги пассажирских автотранспортных предприятий.

Мы считаем, что исследование деятельности участников автотранспортного процесса должно обеспечить местным Хукуматам возможность своевременного контроля за их деятельностью в территориальных образований. Главной задачей считается нахождение основных участников автотранспортного процесса.

Вместе с тем, следует оценить также уровень подготовности пассажирских автотранспортных предприятий к лицензированию и сертификации в области оказания пассажирских автотранспортных услуг. Жесткая конкуренция на пассажирском автотранспорте способствует привлечению к осуществлению пассажирских перевозок предприятия имеющих автобусы средней пассажироместности и микроавтобусы. Данный подход требует дифференциации пассажирских перевозок с учетом проведения обследования пассажиропотоков по часам суток и дням недели в городах. Конкретные обоснованные пределы данной дифференциации возможно посредством изучения автобусных маршрутов движения с

учетом потребности населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта.

Важно отметить, что отличительными особенностями рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан являются: невысокая доходность пассажирских автотранспортных предприятий; слабый уровень развития материально-технической базы пассажирских автотранспортных предприятий; ограниченные возможности пассажирских автотранспортных предприятий по осуществлению сельских пассажирских перевозок; прямая зависимость при закупке автомобилей от стран ближнего и дальнего зарубежья; нехватка горюче-смазочных и обтирочных материалов.

Современный пассажирский автомобильный транспорт играет ключевую роль в развитии экономики страны и влияет на качество жизни населения. Анализ существующей модели пассажирских автоперевозок по маршрутам движения показывает, что она не соответствует нынешним требованиям и это обуславливает низкое качество пассажирских автоперевозок, ужесточение конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг. Поэтому в нынешних условиях целесообразно повышение качества предоставления услуг жителям.

Отечественный опыт оказания пассажирских автотранспортных услуг показывает, что основой такого явления считается существующая модель функционирования пассажирского автомобильного транспорта, которая базируется на принципах открытости системы: делегирование полномочий, прав и обязанностей, ответственности участников автотранспортного процесса; наставничества. На базе данных принципов применяются многообразные формы организации оказания пассажирских автотранспортных услуг жителям. При этом необходимо выявить роль уменьшения уровня управления и ее эффективности. В связи с этим, данное обстоятельство обуславливает проведение достоверной оценки действующей

пассажирской автотранспортной системы, опирающиеся на существующие нормативно-правовые акты, а также частных предпринимателей на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

Придерживаясь мнения автора работ<sup>134</sup> «нами уточнены основополагающие принципы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах страны: 1. Приоритет здоровья, жизни, экологической безопасности и сохранности имущества граждан над экономическими результатами участников процесса транспортного обслуживания. 2. Создание необходимых условий и обеспечение доступности услуг пассажирского автотранспорта. 3. Равенство прав и обязанностей ПАТП и индивидуальных предпринимателей при осуществлении пассажирских автоперевозок в городах».

«На основе вышеизложенного и с целью дальнейшего развития организации пассажирских перевозок по городским маршрутам и необходимости их улучшения, считаем целесообразным учет следующих концептуальных положений в модели автотранспортной деятельности на городском пассажирском автомобильном транспорте: 1. Системность. 2. Обеспечение на должном уровне подготовленности предпринимательских структур к оказанию пассажирских услуг. 3. Проведение конкурсного отбора операторов-претендентов на право осуществления пассажирских перевозок. 4. Обеспечение соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам. 5. Обеспечение требований к объектам транспортной инфраструктуры. 6. Использование современных информационно-коммуникационных технологий в навигационной деятельности для краткосрочного, оперативного и среднесрочного управления безопасностью

---

<sup>134</sup> Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

и качеством обслуживания, современных безналичных форм оплаты за проезд. 7. Мотивация предпринимательских структур на автомобильном транспорте к использованию в своей деятельности методов подтверждения соответствия оказываемых услуг. 8. Создание эффективных форм профессиональных объединений предпринимательских структур на городском автомобильном транспорте»<sup>135</sup>.

Важно отметить, что жесткая конкуренция на рынке пассажирских автотранспортных услуг направлено на регламентацию процедур по оказанию пассажирских автотранспортных услуг. Важным аспектом регламентации процедур по оказанию пассажирских автотранспортных услуг является конкурсный отбор перевозчиков, охватывающие: сам конкурс, обладающий требованиями по отдельным параметрам качества автотранспортного обслуживания, систему показателей ее оценки; безусловное выполнение требований, способствующие допуску для участия в конкурсе.

Важным элементом данной модели считается обеспечение соответствия маршрутов движения, структуры автобусного парка по виду применяемого топлива, вместимости и рабочему объему двигателя, т.е. эффективное применение автомобилей, целенаправленное на повышение качества оказания пассажирских автотранспортных услуг на регулярных маршрутах. Хукуматы городов, районов и областей страны в взаимодействии с государственными и частными пассажирскими автотранспортными предприятиями должны способствовать обновлению автобусного парка. Закупка новых автотранспортных средств можно осуществлять путем лизинга и других кредитных механизмов. Вместе с тем, следует провести обследование пассажиропотоков на всех маршрутах движения для повышения качества оказания пассажирских автотранспортных услуг и

---

<sup>135</sup> Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

эффективного применения автобусов пассажирскими автотранспортными предприятиями.

Другим важным положением считается предложение требований к обеспечению безопасности дорожного движения и повышения качества оказания пассажирских автотранспортных услуг с учетом нынешних требований, а также уменьшение автотранспортных заторов на маршрутах движения. Вместе с тем, следует обеспечить повышение эксплуатационной скорости на маршрутах движения. Необходимо создание необходимых условий, для мотивации пассажиров: оснащение автобусных остановок, бегущими строками, банкоматами, электронное табло, пластиковых карточек для оплаты проезда, средствами вызова и др.

Основным направлением при совершенствовании существующей модели считается использование пластиковых карточек, целью которой является обеспечение достоверности данных об объеме пассажирских перевозок, являющихся базой для прогнозирования на пассажирских автотранспортных предприятиях. При этом следует усовершенствовать систему оплаты проезда на пассажирском автотранспорте через внедрение инновационных форм сбора выручки и освободить водителей и кондукторов от данных обязанностей во время движения автобусов. Необходимо всесторонне применять мобильные телефоны для приобретения информации об автобусных маршрутах и способов оплаты проезда.

Важное место при реализации данной модели занимает показатель - уровень подготовленности пассажирских автотранспортных предприятий, что является базой допуска их на рынок пассажирских автотранспортных услуг. Однако в нынешних условиях трудно уточнить уровень подготовленности пассажирских автотранспортных предприятий даже с учётом существующих принципов государственного надзора. Поэтому принципы оценки подготовленности пассажирских автотранспортных

предприятий к оказанию автотранспортных услуг должны быть расширены, за счёт стандартизации и сертификации автотранспортных услуг.

Следует заметить, что легковые маршрутные такси предоставляют пассажирские автотранспортные услуги по заказам жителей. Данная система оказания пассажирских автотранспортных услуг раскрывает преимущества маршрутного такси с автобусами, которые занимаются пассажирскими перевозками. Вместе с тем, легковое маршрутное такси, функционирующее по заказам, осуществляет свою деятельность по системе АСУ. В условиях сельских территорий, использование больших автобусов считается не очень эффективным, а применение легкового маршрутного такси способствует своевременному и качественному автотранспортному обеспечению и удовлетворению спроса в пассажирских автотранспортных услугах.

Важно отметить, что при функционировании сельского маршрутного такси применяются следующие формы организации автотранспортного процесса: оперативно действующие маршруты, которые создаются с учетом заявок пассажиров; фиксированные маршруты, которые учитывают желание пассажиров.

Учитывая социальную значимость пассажирского автотранспорта в обеспечении жизнедеятельности современного города, района и области в удовлетворении потребностей населения на транспортные услуги, важнейшей задачей является стабильное, надежное, безопасное и эффективное обеспечение автотранспортного процесса.

Вместе с тем, для повышения эффективности функционирования пассажирского автотранспорта следует усовершенствовать процедуру формирования городского заказа на социальные перевозки, организацию заключения контрактов, принципы финансирования пассажирских автотранспортных услуг, то есть практически совершенствовать и рационально регулировать систему ГПТ.

Основными принципами формирования городского заказа, является следующее:

1. К выполнению социальных перевозок городским наземным пассажирским транспортом могут привлекаться юридические лица любой формы собственности, имеющие лицензии на осуществление перевозок конкретным видом ГПТ; технически исправный подвижной состав, необходимый для осуществления перевозок и обязующиеся выполнять перевозки в соответствии с установленными требованиями.

2. Для развития городского заказа на социальные перевозки уточняется основная маршрутная сеть, которая осуществляет перевозку пассажиров наземным пассажирским транспортом к посещаемому объекту города Душанбе. Вместе с тем, расстояние между остановками должно составлять 500 метров.

3. На автобусной маршрутной сети должен быть обеспечен социально гарантированный уровень транспортного обслуживания жителей посредством осуществления социальных перевозок.

На основании базовой маршрутной сети города Душанбе предложен проект городского заказа исходя из: данных о количестве подвижного состава, предъявляемым к социальным перевозкам; потребностей жителей в услугах городского пассажирского транспорта; установленной величины дотации.

При этом проект городского заказа имеющего социальную значимость, целесообразно разрабатывать в следующих вариантах:

- с учетом спроса населения на услуги ГПТ;
- с учетом эффективного применения всего подвижного состава на маршрутах движения социального назначения;
- с учетом размера дотации, выделенного из бюджета Хукумата города.

4. Распределение городского заказа социального назначения осуществляется так же в том случае, если Хукумат города размещает его по предприятиям городского пассажирского транспорта, находящимся в государственной собственности или, если доля государственной собственности составляет более половины стоимости имущества предприятия, т. е. используя права собственника на распоряжение имуществом.

Распределение городского заказа на выполнение социальных перевозок по остальным перевозчикам осуществляется на конкурсной основе.

Следует отметить, что с целью улучшения качества транспортных услуг, снижения себестоимости перевозок и уменьшения бюджетных дотаций, Хукумат города может осуществлять размещение городского заказа на конкурсной основе и между предприятиями городского пассажирского транспорта, находящимися в государственной или муниципальной собственности.

Учитывая технологические особенности различных видов пассажирского транспорта, конкурсное распределение заказов на обслуживание маршрутов, в первую очередь, целесообразно ввести на автобусном транспорте, который обладает большей степенью автономности и маневренности в отличие от электротранспорта, требующего согласованного развития путевого хозяйства, контактно-кабельных сетей, службы подвижного состава и других.

5. Для поддержания добросовестной конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг следует перейти к конкурсному распределению автобусных маршрутов между государственными и частными пассажирскими автотранспортными предприятиями.

В конкурсе активно участвуют все пассажирские автотранспортные предприятия, имеющие лицензию на перевозку пассажиров.

7. Для выбора победителя конкурса должны быть соблюдены следующие принципы:

- для неэффективных автобусных маршрутов – установление права подписания контракта с учетом минимальных дотаций, выделяемых из бюджета Хукумата города;

- для эффективных автобусных маршрутов - установление права подписания контракта с учетом максимальных дотаций, выделяемых из бюджета Хукумата города.

В нынешних условиях конкурсное распределение маршрутов движения автобусов снижает себестоимость пассажирских перевозок за счет полного использования ресурсов предприятиями: снятие с учета изношенных автобусов; реализации старого оборудования.

8. Победителям конкурса, заключившим с Заказчиком перевозок договор на обслуживание автобусного маршрута (группы маршрутов), предоставляется эксклюзивное право обслуживания маршрутов, устанавливающее в числе прочего (при условии исполнения Городского заказа на социальные перевозки) право самостоятельной организации на данном маршруте коммерческих перевозок (маршрутов).

Открытие кем-либо пересекающегося коммерческого маршрута без согласия Перевозчика, имеющего эксклюзивное право обслуживания данного социального маршрута, не допускается.

9. Перевозки на автобусных и троллейбусных маршрутах исполняются ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» в соответствии с договором, заключаемой им с Комитетом по транспорту и предоставляющим эксклюзивное право обслуживания троллейбусной маршрутной сети, устанавливающее в числе прочего (при условии неукоснительного исполнения городского заказа на социальные перевозки) право самостоятельной (с соблюдением установленных лицензионных и других

требований, а также порядка регистрации и открытия маршрута) организации на данном маршруте коммерческих перевозок (маршрутов);

Соответственно, открытие кем-либо пересекающегося коммерческого маршрута без согласия ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон», имеющего эксклюзивное право обслуживания данного социального маршрута, не допускается.

10. Обязанностями Хукумата города и организации выполнения городского заказа на социальные перевозки являются, при этом:

-формирование городского заказа на социальные перевозки ГПТ с учетом спроса населения и финансовых возможностей города;

-формирование сети социальных маршрутов, входящих в состав Городского заказа, утверждение открытия, закрытия и изменения маршрутов, обслуживаемых наземным пассажирским транспортом в городе и на административно подчиненной ему территории;

-заключение договоров с перевозчиками на выполнение социальных перевозок на маршрутах наземного пассажирского транспорта;

-организация финансирования перевозчиков в соответствии с условиями договоров;

-определение системы и формы оплаты проезда на социальных маршрутах;

-определение режима работы городского пассажирского транспорта;

-осуществление координации работы различных видов городского пассажирского транспорта;

-организация конкурсов по размещению заказов на обслуживание социальных маршрутов ГПТ;

-осуществление контроля за выполнением пассажирских автотранспортных предприятий договорных обязательств.

Исследование показало, что современное состояние и развитие пассажирского автомобильного транспорта невозможно считать

удовлетворительным. Вместе с тем, нехватка финансовых ресурсов и недостаточное финансирование из государственного бюджета на развитие пассажирского автомобильного транспорта, свидетельствуют о проведения коренных преобразований, с учетом формирования эффективного механизма государственного регулирования городского пассажирского автомобильного транспорта. Вместе с тем, при формировании данного механизма следует учесть социальную значимость пассажирского автомобильного транспорта. Мы считаем, что в нынешних условиях с учетом сохранения в государственной собственности главных городских пассажирских предприятий, следует осуществить постепенное реформирование системы пассажирского общественного автомобильного транспорта.

Главными целями предложенной нами реформы считаются:

-обеспечение системы социально значимых перевозок пассажиров.

-обеспечение благоприятных условий для дальнейшего функционирования городского пассажирского транспорта.

Процесс реформирования системы пассажирского автотранспорта, следует осуществлять по следующим направлениям:

1. Создание условий для эффективного функционирования пассажирского автотранспорта:

-развитие системы пассажирских автотранспортных предприятий различных форм собственности.

-развитие социального городского заказа.

-конкурсный отбор перевозчиков на обслуживание маршрутов.

-осуществление коммерческой деятельности государственных ПАТП, с целью получения максимальной прибыли;

-мониторинг маршрутной сети и обследование пассажиропотоков, с целью регулирования ситуации на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

2. Совершенствование финансово-тарифной политики на пассажирском автотранспорте:

-создание городской тарифно-транспортной комиссии с целью формирования бюджетно-финансовой политики в городских пассажирских перевозках;

-формирование внебюджетных целевых фондов, для развития пассажирского автотранспорта.

3. Оптимизация системы пассажирских перевозок:

-ужесточение конкуренции, с целью повышения качества оказываемых автотранспортных услуг;

-формирование единой маршрутной сети, с целью государственного регулирования автотранспортного процесса;

-разработка единой городской информационной системы.

4. Реформирование системы пассажирского автотранспорта:

-поэтапное акционирование государственных пассажирских автотранспортных предприятий, с учетом создания холдинга;

-реструктуризация финансовых активов государственных ПАТП;

-перспективное функционирование различных форм собственности на пассажирском автотранспорте.

Мы считаем, что для эффективного функционирования пассажирского автомобильного транспорта необходимо создать внебюджетные фонды финансирования его развития, целью которого считается привлечение внебюджетных средств для покрытия эксплуатационных затрат системы ГПТ. Доходная составляющая данного фонда формируется из: определенного процента ставок от налога с продажи топлива; отчислений определенной доли с налога на транспортных средств; взимание штрафов за нарушение правил дорожного движения; финансовых средств от реализации пластиковых карт; отчислений определения доли от коммерческих рейсов; различных перечислений министерств и ведомств за перевозку льготников;

отчисления от реализации лицензий и сертификатов; отчислений от реализации изношенных автотранспортных средств; выполнение заказов от населения; финансовых средств от арендования зданий, складов и транспортной техники; перечислений страховых взносов; доли от конкурсной реализации маршрутов. Расходная часть фонда формирует основные задачи, которые обеспечивают эффективное функционирование ГПТ. Создание данного фонда при активном содействии Хукумата города может стать важным регулятором в сфере оказания пассажирских автотранспортных услуг.

Важно отметить, что распределение автобусных маршрутов движения между государственными и частными пассажирскими автотранспортными предприятиями на основе конкурса способствует большому доступу ПАТП к оказанию пассажирских автотранспортных услуг, снижению дотаций, выделяемых из бюджета Хукумата города. Другим преимуществом данной системы считается соблюдение контроля со стороны Хукумата города с учетом обеспечения условий, оговоренных в заключенном контракте. Вместе с тем, на основе создания единого информационного пространства между управлением по регулированию транспорта Хукумата города и функционирующими пассажирскими автотранспортными предприятиями, на основе установки датчиков на автобусов и в начальных и конечных остановочных пунктах в будущем обладать информацией для своевременного и качественного оказания пассажирских автотранспортных услуг. Система государственного заказа на оказание пассажирских автотранспортных услуг в городе Душанбе соответствует мировым подходам, где уже давно существует такая система на должном уровне. При этом особый практический интерес представляет применение опыта развитых стран США, Великобритании, Канады, Дании и Швеции. Основным преимуществом этой модели состоит в том, что она способствует организации автотранспортного процесса с учетом оказания

высококачественных пассажирских автотранспортных услуг. Зарубежный опыт показывает, что использование конкурсной системы способствует повышению подвижности населения на городском пассажирском автомобильном общественном транспорте с учетом с учетом оказания конкурентоспособных пассажирских автотранспортных услуг.

На основе анализа функционирования пассажирского автомобильного транспорта нами предложена система мер по финансовому обеспечению и государственному регулированию общественного пассажирского автомобильного транспорта: организация в структуре ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» отдела качества и безопасности пассажирских перевозок; разработка современной системы лицензирования и сертификации для частных пассажирских автотранспортных структур в соответствии с современными требованиями; введение ограничений на создание автобусных маршрутов движения в перегруженных зонах пассажиропотоками; распределение автобусных маршрутов движения между государственными и частными пассажирскими автотранспортными предприятиями на основе конкурса.

Мероприятия по эффективному использованию инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий делятся на три группы:

1. Совершенствование маршрутной сети и режима работы пассажирского транспорта.

-работа автобусов в часы пик с наименьшим интервалом, в межпиковой период – по графику частными автотранспортными средствами;

-изменение направления маршрутов для эффективного использования вместимости автобусов;

-организация маршрутов, обслуживаемых микроавтобусами;

2. Улучшение системы управления пассажирскими автотранспортными предприятиями.

3. Создание условий для развития высококачественных коммерческих перевозок.

В целом, предложенные мероприятия по эффективному функционированию пассажирского транспорта, способствуют сохранению социальной значимости пассажирского автомобильного транспорта перевозок с учетом снижения бюджетного финансирования, и формирует благоприятные условия для развития пассажирского автотранспорта.

## **ВЫВОДЫ**

### **Основные научные результаты диссертации**

Проведенное исследование по эффективному использованию инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг позволило сформулировать следующие основные выводы.

1. С развитием сферы услуг и потребности общества в настоящее время инновации становятся составной частью предпринимательской деятельности. Важным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятий сферы услуг на различных рынках считается уровень применения инновационных технологий. В условиях большинства регионов Республики Таджикистан важным механизмом эффективного экономического роста считается перспективная модернизация технологий, опирающегося на развитие национальной экономики [4-А].

2. Автор считает, что в условиях углубления рыночной экономики сфера услуг занимает ведущее место в обеспечении экономического роста и удовлетворение растущих потребностей общества и населения. По мере развития производства, насыщения рынка товарами и услугами, формирования инновационной экономики, появляются новые виды деятельности, и это способствует увеличению спроса на услуги и повышению их качества. Для решения этих задач необходимы инновационные подходы на современном этапе развития национальной экономики [2-А].

3. В диссертации автор считает, что инновационное развитие в сфере услуг осуществляется с факторами: развитие сферы услуг с учетом факторов интенсивного характера, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики; ключевой ролью науки в эффективном применении инновационных услуг; уменьшения сроков разработки, модернизации новой техники, повышением технического уровня производства; спецификой особенности НТП, выражающейся в

неопределенности результатов и наличии риска; увеличением затрат и снижением финансовых показателей предприятий сферы услуг при освоении новой продукции; быстрым физическим и моральным износом оборудования [3-А].

4. Автор считает, что структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг образуют ресурсная, внутренняя и результативная составляющие. Материально-технические ресурсы предприятий сферы услуг формируются в отраслях, изготавливающих продукцию, которые путем использования новейших технологий закладывают в них потенциальные возможности. Информационный ресурс является другим элементом ресурсной составляющей, что в отличие от прочих ресурсов, практически неисчерпаем. Финансовый ресурс дает возможность найти оптимальный вариант и погасить формирование и реализацию самого инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Человеческий ресурс является важным элементом ресурсной составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг [5-А].

5. Формирование и эффективное использование инновационного потенциала сферы услуг Республики Таджикистан предполагает учет особенностей инновационного развития отдельных ее регионов. В настоящее время целесообразно в отдельном регионе с учетом ее особенностей необходимо разработать свою инновационную среду. Региональные инновационные системы функционируют в рамках государственной инновационной политики и формируют инновационный потенциал страны в целом [4-А].

6. По мнению автора работы, один из путей активного развития государства, это поддержка научно-исследовательских центров, которые занимаются разработкой новейших технологий и их внедрением в народное хозяйство. Следовательно, инновационный путь развития невозможен без достаточного объема финансирования науки. К важным показателям научно-

технического прогресса можно отнести: источники финансирования науки; состояние МТБ НИО; объем НИОКР; число научных сотрудников. Важно отметить, что уровень развития страны оценивается ее научно-техническим потенциалом (НТП), которое включает систему материальных, кадровых, информационных и финансовых ресурсов[1-А].

7. Автотранспортная политика в нынешних условиях должна быть направлена на своевременное решение задач: совершенствования деятельности автотранспортной системы на основе собственного и привлеченного финансового обеспечения; стимулирование высококачественных автотранспортных услуг по доступным ценам; снижение уровня экологической безопасности в городах страны; экономия энергии и топлива на пассажирских автотранспортных предприятиях; совершенствование механизма государственного регулирования деятельности автотранспорта с учетом лицензирования их деятельности; создание биржи автотранспортных услуг в нынешних условиях [2-А].

8. В работе дана классификация факторов, влияющих на эффективное использование инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий. Кроме того, автором выделены факторы, препятствующие и стимулирующие развитие инновационного потенциала предприятий сферы услуг [3-А,8-А].

#### **Рекомендации по практическому использованию результатов**

9. Автор считает, что для развития инновационной конкурентоспособности предприятий сферы услуг Республики Таджикистан следует: выявить приоритеты развития инновационного предпринимательства и осуществить их нормативно-правовое обеспечение; государственная поддержка инновационной деятельности предприятий сферы услуг должна осуществляться по прямой и косвенной формам; разработка механизма необходимой защиты интеллектуальной собственности и т.д. [3-А,6-А]

10. Конкурентный потенциал пассажирских автотранспортных предприятий был оценен автором по следующим составляющим: финансовый потенциал, потенциал основных бизнес-процессов, трудовой потенциал, управленческий потенциал, инновационный потенциал. Весовое значение составляющей конкурентного потенциала было проставлено на основании рекомендаций, сформированных на основании изучения мнения специалистов, занимающихся данной проблемой[2-А,9-А].

11. Автором разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала сферы услуг на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов. На основе разработанной модели даны прогнозные расчеты ВВП по Республике Таджикистан, областей, РРП, ГБАО и г. Душанбе на период до 2030 года [1-А,7-А].

12. В настоящее время происходят значительные существенные изменения в автотранспортной сфере. Эти инновационные преобразования способствуют развитию логистических принципов при организации функционирования пассажирского автотранспорта. Логистика в пассажирской автотранспортной системе используется с целью обеспечения информационными потоками и соблюдения экологичной безопасности. Завершающим этапом логистической реструктуризации считается выбор оптимальной логистической стратегии, которая считается использованием принципов логистического аутсорсинга. Использование логистического аутсорсинга дает возможность концентрировать финансовые средства на перевозочный процесс, повышать загруженность материально-технической базы, разделять между собой соответствующие риски [6-А,11-А].

13. Важным инновационным способом функционирования пассажирских автотранспортных предприятий, это эффективное использование системы ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система). В нынешних условиях при применении АСУ на пассажирском

автотранспорте эффективно используют такие способы уточнения местоположения автотранспортных средств: спутниковая навигация; локальная навигация; гибридные навигационные системы [2-А,9-А,10-А].

14. Учитывая высокую социальную значимость городского пассажирского транспорта в обеспечении жизнедеятельности современного города и удовлетворении потребностей населения в транспортных услугах, важнейшей задачей является стабильное, надежное, безопасное и эффективное обеспечение автотранспортного процесса. Для повышения эффективности функционирования пассажирского автотранспорта следует усовершенствовать процедуру формирования городского заказа на социальные перевозки, организацию заключения контрактов, принципы финансирования пассажирских автотранспортных услуг, то есть практически совершенствовать и рационально регулировать систему пассажирского автомобильного транспорта [2-А,6-А].

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики/ Л.И.Абалкин. // Вопросы экономики, 1997. -№ 6. – С.12.
2. Абдугафаров А., Ахмедова Д.А. Теоретические проблемы формирования модели рыночной экономики Таджикистана/ А.Абдугафаров, Д.А.Ахмедова. – Худжанд: Изд-во Р.Джалиля, 2006.- 155 с.
3. Абрамов А.П. Маркетинг на транспорте / А.П.Абрамов. -М.: Желдориздат, 2001.-126с.
4. Абчук В.А. Риски в бизнесе, менеджменте и маркетинге/ В.А. Абчук. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А.,2006.-480 с.
5. Автомобильный транспорт Таджикистана: материалы научно-технической конференции, посвященной 60 – летию автомобильного транспорта Таджикистана. Душанбе: МТДХ, 1999. -56 с.
6. Агапова Г.А., Сергина С.Ф. Макроэкономика: Учебник 2-е изд./Под ред. А.В. Сидоровича. – М.:МГУ им. М. В. Ломоносова. Изд-ва «Дело и Сервис», 1999.-416 с.
7. Азоев Г. Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г. Л. Азоев. - М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. -208 с.
8. Акмаева Р.И. Инновационный менеджмент / Р.И. Акмаева. - Ростов н/Д: Издательство «Фолиант», 2004.
9. Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг. Учебное пособие / А.А.Алексеев. СПб.: изд-во СПбГУЭФ, 2004.
10. Англо-русский словарь по экономике и финансам: Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993. – 202 с.
11. Андревский В.М., Белькунов М.Д. Совершенствование методов организации автобусных перевозок в Краснодарском крае/ В.М. Андревский, М.Д. Белькунов. – Краснодар, 1974. – 122 с.

12. Андреев И. Критерии конкурентоспособности однородных банковских услуг/ И.Андреев. // Маркетинг, 1998 г. -№1, -С.35-40.
13. Анчишкин А.И. Прогнозирование роста социалистической экономики. - М.: Экономика, 1973. -С.150.
14. Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М. Аньшин., С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003. -С.203.
15. Атоян В.Р. Инновационный комплекс региона: проблемы становления и развития / Г.И. Жиц, В.Р. Атоян. - Саратов, 2003. -С.65-66.
16. Афонин И.В. Инновационный менеджмент. - М.: Гардарики, 2005. -С.18.
17. Баев Л.А., Шугуров В.Э. Системный подход к определению // Современные технологии в социально-экономических системах/ Л.А.Баев, В.Э.Шугуров. - 1995. -С.13.
18. Баканов М. И., Шеремет А. Д.. Теория экономического анализа. - М.: Финансы и статистика. 1997.
19. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. –С.14.
20. Бездудный Ф.Ф., Смирнова Г.А., Нечаева О.Д. Сущность понятия "инновация" и его классификация / Ф.Ф.Бездудный, Г.А.Смирнова, О.Д.Нечаева.// Инновации. - 1998. - № 2 (3). -С.3-13.
21. Беломестное В.Г. Проблемы управления экономическим потенциалом социально-экономических систем. Режим доступа: <http://www.m-economy.ru>.
22. Бендиков М.А., Фролов И.Э. Инновационная и космическая промышленность России: состояние и потенциал роста / Препринт # Wp /2004/ 169/ М.А. Бендиков, И.Э. Фролов. - М.: ЦЭМИ РАН, 2004. -С.65-70.

23. Бендиков М.А., Фролов И.Э. Авиационная и космическая промышленность России: состояние и потенциал роста / Препринт # WP / 2004 /169 / М.А. Бендиков, И.Э. Фролов. - М.: ЦЭМИ РАН, 2004. -С.10.
24. Берзин И.Э., Пикунова С.А., Савченко Н.Н., Фалько С.Г. Экономика предприятия / Под ред. С.Г. Фалько. - М.: Дрофа, 2003.
25. Бляхман Л.С. Экономика, организация управления и планирования научно- технического прогресса. - М.: Высшая школа, 1991.
26. Бляхман Л.С. Экономическая эффективность деятельности регионального научного комплекса. / Под. ред. Бляхмана Л.С. - АН СССР Л., Наука. 1986. -С.87.
27. Большая Советская Энциклопедия : в 30 т. / гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М : Сов. энциклопедия, 1975. – Т. 20. Плата-Проб. – С.428.
28. Большая Советская Энциклопедия. – Третье изд. - Т. 29. -С.627.
29. Большой толковый словарь русского языка / В. В. Виноградов и др.; под ред. Ушакова Д. Н. - М.: Аст, Астрель, 2007. -С.714.
30. Бурыкин Е.С. Эффективная инновационная политика: макрорегиональный аспект. Актуальные проблемы современного управления: материалы круглого стола, г. Волгоград, 2006 г./ ВолГУ; редкол.: И.М. Шабунина, В.О. Мосейко и др. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2006. -С.63-69.
31. Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: учебное пособие для ВУЗов/ В.И. Бутов, В.Т. Игнатов, Н.П. Кетова. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с.
32. Быкадоров В. Л., Алексеев П. Д.. Финансово-экономическое состояние предприятия/ В. Л. Быкадоров, П. Д.Алексеев. -М.: ПРИОР. 2001.
33. Васюкова И.А. Словарь иностранных слов / Под ред. И.К. Сазановой. - М.: Аст-Пресс, 1999. -С.350.

34. Ведынский Б.А. Большая советская энциклопедия: В 52 т. Т.34. - М.: Гос. науч.изд-во, 1958.
35. Винокуров В.И. Основные термины и определения в сфере инноваций // Инновации. -2005. - № 4. -С.6-22.
36. Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002.
37. Гаджинский А.М. Логистика/ А.М.Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001.
38. Гамидов Г.С., Калыванов В.Ю., Магамедов М.Б. Основные направления активизации инновационной деятельности при формировании инновационной экономики // Инновации. - 2007. - № 4 (102). -С.51.
39. Научно-инновационная сфера в регионе: проблемы и перспективы развития, [монография] / Под ред. А.А. Румянцева. - Санкт-Петербург: "Наука", 1996. -С.97.
40. Гапоненко А.Л. Управление экономическим развитием. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003.
41. Глазьев С.Ю., Львов Д.С, Фетисов Г.Г. Эволюция технико-экономических систем: возможности и границы центрального регулирования. - М.: Наука, 1992.
42. Глушков Н.А. Математическое моделирование экономического потенциала государства. - М.: Тип. «Новости», 2003.
43. Головач Л.Г., Краюхин Г.А., Шайбанов Л.Ф. Регулирование инновационных процессов в регионе / Под. ред. Краюхина Г.А. - СПб.: ГИЭА, 1997.
44. Гончаров В.В. Важнейшие критерии результативности управления. - М.: МНИИПУ, 1998.
45. Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977. -С.36-37.

46. Громека В.И. США: Научно-технический потенциал: Социально - экономические программы формирования и развития. - М.: Мысль, 1977. - С.10,17.
47. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание,1985.-64 с.
48. Данько, М. Инновационный потенциал в промышленности Украины / М. Данько // Экономист. – 1999. – № 10. –С.26–32.
49. Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12, -С.40-52.
50. Джабраилов А. Э. Развитие рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг (На примере Москвы и Московской области) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / А. Э. Джабраилов. Москва, 2000. - 163 с.
51. Джурабаев Г.Д. Теоретические основы региональной инновационной деятельности в рыночных условиях // Известия Таджикского отделения Международной академии наук высшей школы №6, Душанбе, 2015. –С.22-27.
52. Дмитриева Л.Н., Калинина Г.В., Сильвестрова Т.Я. Инновации в сфере услуг: практическое пособие. Чебоксары 2010. – 69 с.
53. Добров, Г.М. Научно-технический потенциал: структура, динамика, эффективность / Г.М. Добров, В.Е. Тонкаль, А.А. Савельев и др. – Киев : Наукова думка, 1987. – 347 с.
54. Доморников Ю. Ф. Логистика инфраструктурной поддержки малого предпринимательства : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06 / Ю.Ф. Доморников. 1999. - 142 с.
55. Дубова М.Д. Экономика региона. - Волгоград: ИПК «Царицын», 1997. -С.140.

56. Дубова М.Д. Экономика региона: учеб. пособие. - Волгоград: ИПК «Царицын», 1997. С. 142; Статистический словарь. - М.: Статистика, 1965. -С.446.
57. Евсеенко А.В., Унтура Г.А. Научно-технический комплекс региона: Анализ и прогнозирование (на примере Сибири). - Новосибирск: Наука (Сиб. отд.), 1990.
58. Ермасов СВ., Ермасова Н.Б. Инновационный менеджмент: учебник для вузов. - М.: Высшее образование, 2007. -С.191.
59. Жиц Г.И. Инновационный потенциал и экономический рост. - Саратов, 2000. -С.34-36.
60. Жиц, Г.И. Инновационный потенциал / Г.И. Жиц. – Саратов : Саратов. гос. техн. ун-т, 1999.
61. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики)/ Е.А. Жуков. -М.:Наука,1990.-160 с.
62. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства/ Е.А. Жуков. - М.: Наука, 1990.
63. Заварина Е.С., Чобану К.Г. Основы региональной статистики: учебник / Под ред. Е.С. Завариной. - М.: Финансы и статистика, 2006. -С.119.
64. Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72.
65. Завлин П.Н. Инновации в региональной экономике // Гуманитарные науки. - 1997. - №3. -С.49.
66. Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И.Иванова. - М.: Наука, 2002.
67. Инновации: теория, механизм, государственное регулирование: учебное пособие / Под ред. Ю.В. Яковца. - М.: РАГС, 2000.
68. Инновационная экономика: Под ред. А.А. Дынкина, Н.И. Ивановой. - М., 2001. -С.68-70.

69. Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.-128 с.
70. Инновационный менеджмент: справ, пособие / Под. ред. П.Н. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Миндели. 2-е изд., перераб. и доп.- М.: ЦИСН, 1998. -С.4-5.
71. Инновационный менеджмент: учеб. пособие / Под ред. д.э.н. проф. Л.Н. Оголевой. - М.: ИНФРА-М, 2002. -С.18.
72. Инновационный менеджмент / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; Под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С.9.
73. Инновационный менеджмент: под ред. В. М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Наука, 1997. –С.10.
74. Иншаков О.В. О новых методологических подходах в стратегическом планировании развития макрорегионов России. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003.
75. Иншаков О.В., Поляков П.В., Ходыкин А.С. Интеллектуальный фактор инновационной деятельности. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003. - С.45.
76. Калитич, Г. Функционально-информационный синтез НТИР / Г. Калитич // Экономика Украины. – 1999. – № 10. –С.36–45.
77. Канцеров Р.А., Монастырский В.В. Инновационное развитие регионов: ресурсы, факторы, технологии / Р.А. Канцеров, В.В. Монастырский. - Экономика развития региона: проблемы, поиски, перспективы: ежегодник. - Вып. 9 / ООИ РАН, ЮССРЭН, ЮИЦ РАН, ВолГУ; гл. ред. О.В. Иншаков; редкол.: В.В. Курченков (зам. гл. ред.) [и др.]; редсовет: Л.А. Аносова [и др.]. - Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2008. -С.255.
78. Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов - Ростов н/Д: Феникс, 2002. -С.15.

79. Кокурин Д.И. Инновационная деятельность. - М.: Экзамен, 2001. – 200 с.
80. Кокушкина Е. В. Методы оценки адаптационных свойств микрологистических систем (На примере автотранспортных предприятий) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / Е. В. Кокушкина Саратов, 1999. - 187 с.
81. Комилов С.Дж. Кадровое обеспечение сферы инновационной деятельности национальной экономики//Вестник университета (РТСУ).- Душанбе.-2016.-№2(53).-С.113-118.
82. Комилов С.Дж., Гафаров Ф.М. Особенности инвестиционноинновационной деятельности национальной экономики//Проблемы современной экономики.-2018.-№2(66).-С.212-215.
83. Комилов С.Дж., Файзуллоев М.К. Основы развития инновационной деятельности предприятий.- Душанбе: Ирфон, 2004.-С.25.
84. Комилов С.Дж., Файзуллоев М.К. Оценка инновационного потенциала социально-экономического развития региона// Проблемы современной экономики, №3 (47), 2013.-С369-373. [Электронный ресурс]. [www.m-economy.ru=4705](http://www.m-economy.ru=4705)
85. Кондорсэ Ж.А. Эскиз исторической картины прогресса человеческого разума/ Ж.А.Кондорсэ. - М., 1936.
86. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/ Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002.
87. Кондратьев Н.Д. Основы проблемы экономической динамики. - М.: Наука, 1991.
88. Кондрашов С. В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. В.Кондрашов. СПб., 2000. - 171 с.

89. Коробейников О. П, Трифилова А.А., Коршунов И.А.. Роль инноваций в процессе формирования стратегии предприятий. // Менеджмент в России и за рубежом. № 3. 2000.
90. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер с англ. /Общ. ред. и вступ. сл. Е.М. Пеньковой. - М.: Прогресс, 1990.-С.637
91. Кравченко, С.И. Исследование сущности инновационного потенциала предприятий сферы услуг / С.И. Кравченко, И.С. Кладченко // Научные труды Донецкого национального технического университета. Серия экономическая. – Донецк : ДонНТУ, 2003. – Вып. 68. –С.88–96.
92. Криницын О.В. Инновационно-ресурсный потенциал региона и управление его развитием: дисс. на соиск. уч.ст.к.э.н.: (08.00.05) / О.В. Криницын. - Орел, 2002. -С.11,34.
93. Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия ) : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 6 / Н. В. Кузичкина Саратов, 2000. - 197 с.
94. Кульвец П.А. Научно-технический потенциал (сущность, оценка, эффективность использования). - Вильнюс, 1980. -С.14.
95. Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.
96. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. -С.12-13.
97. Лещинер Р.Е. Научно-технический потенциал современного производства. - М.: Знание, 1978. -С.64.
98. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.
99. Лисин Б., Фридлянов В. Инновационный потенциал как фактор развития // Инновации. - 2002. - №7. -С.25.

100. Макарин Н.П., Шаборкина Л.В. Инновационный менеджмент: учеб. пособие. - Саранск: Изд-во Мордов ун-та, 1997. -С.10.
101. Макконелл К.Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика/ К.Р. Макконелл, С.Л. Брю. - В 2 т. - Т1. - М., 1992; Добров Г.М. Прогнозирование науки и техники. - М.: Наука, 1969. -С.66,67.
102. Максимов Ю., Митяков С, Митякова О. Инновационное развитие экономической системы: обобщенный показатель // Инновации. - 2006. - № 5 (92). —С.47-49.
103. Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00 . 6 / А. Г .Мальчикова. СПб., 2000. - 135 с.
104. Медведева Л.П. Источники и факторы инновационного экономического роста в регионе: автореф. дис.канд. экон. наук: (08.00.05) / Л.П. Медведева. - Москва, 2007. -С.13.
105. Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. - 176 с.
106. Медынский В.Г., Ильдеменов С.В. Реинжиниринг инновационного предпринимательства/ В.Г.Медынский, И С.В.льдеменов.- М.: ЮНИТИ, 1999. -С.17-19.
107. Менежмент в сфере услуг/ Под ред. В.Ф Уколова. -М.: Луч, 1995. -С.19.
108. Менсфилд Э. Экономика научно-технического прогресса/ Э.Менсфилд. - М.: Прогресс, 1970.- 123с.
109. Менсфилд, Э. Экономика научно-технического прогресса / Э. Менсфилд. – М. : Прогресс, 1970.
110. Мерсон Ф.Л. Концептуальные основы финансирования внедрения межотраслевых разработок в регионе. Препр. науч. докл. центра ИСЭП. - Л., 1986. -С.60.
111. Мончев Н. Разработки нововведения/ Н.Мончев. - М., 1976. -112с.

112. Морозов А.В. Обеспечение эффективных механизмов инновационной деятельности в российской экономике // Вести. Казан, гос. финан. соц. - экон. ин-та. - 2006. - № 3, 4. -С. 41.
113. Морозов Ю. Инновационный менеджмент/ Ю.Морозов. - Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.
114. Московина О.С. Инновационный потенциал как фактор устойчивого развития региона // Работа выполнена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 04-02-196).
115. Муравьева Н.М. Маркетинг услуг/ Н.М. Муравьева. -Ростов н/Д: Феникс, 2009. -С.11.
116. Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С.8.
117. Научно-инновационная сфера в регионе: проблемы и перспективы развития. / Под ред. А.А. Румянцева. - Санкт-Петербург: «Наука», 1996. -С.97-99.
118. Научно-технический прогресс. Словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987.
119. Научно-технологический потенциал России и его использование / под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. В.И. Кушлина, д-ра экон. наук, проф. А.Н. Фоломьева. – М. : Изд-во Сканрус, 2001.
120. Николаев, А.И. Инновационное развитие и инновационная культура / А.И. Николаев // Наука и наукознание. – 2001. – № 2. –С.54– 65.
121. Никоноров С.М. Возможности перехода к инновационной экономике: позитивные и негативные аспекты. Проблемы инновационной экономики и регионального инновационно-устойчивого развития: материалы Всероссийской научно-практической конференции. Выпуск 2. - Чебоксары: Изд-во Чуваш, ун-та, 2007. -С.28-30.
122. Никсон, Ф. Инновационный менеджмент / Ф. Никсон. - М.: Экономика, 1997.

123. Новый экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилиана. - М.: Институт новой экономики, 2006. -С.780.
124. Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента/ Н.П. Носов, С.А.Ульянов. - М.: МГИУ, 1998.
125. Ожегов СИ. Словарь русского языка. - М.: Рус. яз. 1987.
126. Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А.Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. -С.21.
127. Основы инновационного менеджмента: Теория и практика: учеб. пособие / Под. ред. П.Н. Завлина и др. М.: Экономика, 2000. -С.24.
128. Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.76.
129. Перлани И. Нововведения в организациях/ И.Перлани. - М., 1980. -185 с.
130. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт/ В.А. Персианов. // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.
131. Поляков П.В., Коробов С.А. Финансовый аспект инновационной деятельности промышленного предприятия. - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2006. -С.36.
132. Популярная экономическая энциклопедия. / Под общ. ред. А. Д. Некипелова. М.: Большая Российская энциклопедия. 2001.
133. Портер М. Э. Международная конкуренция. - М., 1993; Портер М. Э. Конкуренция: пер. с англ. -М.: Изд. дом "Вильяме", 2000. -С.172.
134. Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г. – Душанбе: Шарки озод. 2017.
135. Преобразование научно-инновационной сферы в регионе: понятийный аппарат / Под ред. А.Е. Когута. -СПб.: РАН ИСЭП, 1995. -С.49.

136. Пригожин А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожин. М: Политиздат, 1989.
137. Прищепенко В.В. Маркетинг-менеджмент развития (перспектива инновационного менеджмента). - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2005. -С.53.
138. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Под. ред. Лившица В.Н. - М.: Наука 1989.
139. Рейтинг стран мира по индексу инноваций-2013//<http://gtmarket.ru/ratings/global-innovation-index/info>
140. Раджабов Р.К. Совершенствование планирования размещения предприятий пассажирского автобусного транспорта: Дисс...канд. экон. наук:08.00.05/ Раджабов Раджаб Кучакович.- М., МАДИ, 1983.- 237 с.
141. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук .-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56.
142. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка платных услуг: монография/ Р.К. Раджабов. -Душанбе: Ирфон, 2014.-190с.
143. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка таможенных услуг: монография/ Р.К. Раджабов.-Душанбе: Ирфон, 2014.-148с.
144. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты: монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.–Душанбе: «Ирфон», 2011. -204с.
145. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон, 1999. – 187с.

146. Раджабов Р.К., Алибоева М.М. Транспортный маркетинг/ Р.К.Раджабов, М.М.Алибоева. –Душанбе: Ирфон,2004. -141 с.
147. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К.Раджабов, Х.Н.Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х.Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007. -544с.
148. Рынок: Бизнес. Коммерция. Экономика : толковый терминологический словарь / сост. В.А. Калашников ; под общ. ред. А.П. Дашкова. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : Маркетинг, 1998. –С.131.
149. Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б.Санто. - М.: Прогресс, 1990. -С.83.
150. Саудер, У.Е. Руководство по наилучшим методам трансфера технологий / У.Е. Саудер, А.С. Нашар // Управление инновациями. – М. : Дело-ЛТД, 1995.
151. Сахал Д. Технический прогресс: концепции, модели, оценки: пер. с англ./ Д. Сахал - М.: Финансы и статистика, 1985. -С.65.
152. Сахал Д. Технологический прогресс: концепции, модели, оценки. - М.: Финансы и статистика, 1985.
153. Селезнев А.М. Научный потенциал современного общества. - М.: Изд-во МГУ, 1989. -С.25.
154. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе / В.И. Сергеев.-М.: «Банки и биржи», 2001.
155. Словарь русского языка: В 4 Т. / РАН: Ин-т лингвист, исследований; Гл. ред. А.П. Евгеньева. - 4-е изд., стереотип. - М.: Рус. язык: полиграф ресурсы. Т. 3: П-Р. / ред. Е.А. Иванникова. 1999. -С.749.
156. Современный экономический словарь. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. - М.: ИНФРА-М, 2006.
157. Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/ Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.

158. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. -Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикиста, 2020. -495 с.
159. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. -С.36.
160. Титов А.Б. Маркетинг и управление инновациями/ А.Б.Титов. - СПб: Питер, 2001. -С.10.
161. Торф Э.М. Экономика потребления в условиях научно-технической революции / Осн. положения концепции. АН СССР Леннор. АЦ ИСЭП. - Л., 1989. -С.31.
162. Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник. - Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016.- 60 с.
163. Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий ) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 6, 08.00 . 5 :/ В. Н. Трегубов .Саратов, 1999. - 19 с.
164. Трифилова, А. А. Анализ инновационного потенциала предприятия. // Наука и промышленность России. № 9. 2002.
165. Трофимов О.В. Основные направления преобразований в деятельности организации в рамках стратегии инновационного развития. Креативная экономика. №4. – М.: Изд-во «Креативная экономика», 2010. - С.17-21.
166. Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора

экономических наук : 08.00 . 06/ В. Б.Украинцев: Санкт - Петербург, 1999. - 27 с.

167. Унтура Г.А. Проблемы создания инновационной среды региона в рыночных условиях // Регион: экономика и социология. - 2002. - № 4. -С.5-29.

168. Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С.11 .

169. Уткин Э.А., Морозова Н.И., Морозова Г.И. Инновационный менеджмент/ Э.А.Уткин, Н.И.Морозова, Г.И Морозова. - М.: АКАЛИС, 1996. -С.11.

170. Файзуллоев М.К., Комилов С.Дж. Проблемы становления и развития инновационного предпринимательства в Республике Таджикистан. Монография.- Душанбе: «Ирфон», 2017.-192с.

171. Файзуллоев М.К. Формирование и развитие национальной инновационной системы Республики Таджикистан (методологические подходы и механизм управления)//Автореф. дис. на соис. уч. степ. докт. экон. наук. - М., 2012. -С.19.

172. Файзуллоев М. К. Активизация инновационной деятельности в малом предпринимательстве: мировой опыт и предпосылки его использования в Таджикистане//Доклады АН Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. - Душанбе, 2011. - №6. - С.163-167.

173. Файзуллоев М. К. Государственно-частное партнерство в инновационной сфере: принципы формирования и зарубежный опыт//Вестник Университета. - Душанбе, 2011. - №3. - С. 32-41.

174. Файзуллоев М. К. Институциональные проблемы формирования инновационной сферы национальной экономики//Таджикистан и современный мир. Вестник ЦСИ при Президенте РТ. - Душанбе, 2011.- №3.- С.64-77.

175. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент / Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. – 329 с.

176. Физический энциклопедический словарь / Гл. ред. А.М. Прохоров. - М.: Сов. энцикл., 1983.
177. Философский энциклопедический словарь. - М.: ИНФРА-М., 1997. -С.73.
178. Филиппов И.А., Коршунов А.А., Шаймарданов М.З. Экономический потенциал региона -факторный анализ // Материалы отраслевого семинара «Состояние и развитие работ в области экономической методологии, включая методические основы экономической эффективности работ в области гидрометеорологии», 5-7 июля 2005 г. - М., 2005. -С.41-50.
179. Философский энциклопедический словарь. - М.: ИНФРА-М., 1997. -С.73.
180. Фоломьев А.Н., Э.А. Гейгер Менеджмент инноваций. Теория и практика/ А.Н.Фоломьев, Э.А. Гейгер. - М.: АИРО-XX, 1997. -С.14-15.
181. Фостер Р. Обновление производства: атакующие выигрывают/ Р. Фостер. - М.: Прогресс, 1987.
182. Фостер, Р. Обновление производства: атакующие выигрывают / Р. Фостер. – М. : Прогресс, 1987.
183. Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -С.35.
184. Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -С.35.
185. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.
186. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике

Таджикистан: монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. - 184 с.

187. Ходжаев П.Д. Пассажирские автомобильные перевозки /Сангинов О.К., Ходжаев П.Д., Джалилов У.Д. – Душанбе: Ирфон, 2006. – 94 с.

188. Ходжаев П.Д. Коммерческая логистика: учебное пособие/ Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д. – Душанбе: Сумани Кудрат, 2011. – 94 с.

189. Ходжаев П.Д. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности /П.Д.Ходжаев. – Душанбе, Сумани Кудрат, 2012. – 114 с.

190. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности предприятия на рынке транспортных услуг: монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2010. – 190 с.

191. Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / Сангинов О.К., Ходжаев П.Д. // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2004. -С.114-122.

192. Ходжаев П.Д. Прогнозирование показателей предложения услуг пассажирского автотранспорта /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон, 2006. -С.85-99.

193. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты эффективного функционирования рынка транспортных услуг /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон, 2006. - С.76-82.

194. Ходжаев П.Д. Рынок услуг пассажирского автотранспорта – важный фактор развития экономики региона /О.К. Сангинов, П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2007. -С.180-186.

195. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки транспортного спроса на рынке пассажирских перевозок /П.Д.Ходжаев. // Вестник Педагогического университета Таджикистана № 1(44). Душанбе: Сабрина-К, 2012. -С.227-232.
196. Ходжаев П.Д. К проблеме качества транспортного обслуживания на современном этапе/П.Д.Ходжаев. // Вестник Российско-таджикского (славянского) университета № 3 (38). Душанбе: РТСУ, 2012. -С.58-62.
197. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта/П.Д.Ходжаев.// Вестник Российско-таджикского (славянского) университета № 4 (39). Душанбе: РТСУ, 2012. -С.107-112.
198. Ходжаев П.Д. Теоретические основы логистической системы пассажирского транспорта /П.Д.Ходжаев. // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (98). Душанбе: ТНУ, 2012. -С.203 -209.
199. Ходжаев П.Д. Логистические аспекты управления городским пассажирским транспортом/П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 1. Душанбе: ТНУ, 2012. -С.197-202.
200. Ходжаев П.Д. Формирование конкурентных отношений на рынке транспортных услуг /П.Д.Ходжаев, К.Р. Ашуров// Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 2. Душанбе: ТНУ, 2012. -С.210-216.
201. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности государственно-частного партнерства на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан /П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 5(48). Душанбе: Сабрина-К, 2012. -С.202-209.
202. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты государственно-частного партнерства в сфере транспортных услуг /П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 4(53). Душанбе: Сабрина-К, 2013. -С.307-312.

203. Ходжаев П.Д. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан / П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (123). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2013. -С.161-168.
204. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (135). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2014. -С.108-112.
205. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности региональных транспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского технического университета № 1 (40). Серия экономических наук. Душанбе: ТТУ, 2014. -С. 101.
206. Ходжаев П.Д. К вопросу качества логистического сервиса на пассажирском транспорте/П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 3(58-1). Душанбе: Сабрина-К, 2014. -С.107.
207. Ходжаев П.Д. Оценка уровня инновационного развития транспортных предприятий на современном этапе/ П.Д. Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 3(58-2). Душанбе: Сабрина-К, 2014. -С.149.
208. Ходжаев П.Д. Качества перевозок как важный фактор обеспечение конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта/ П.Д. Ходжаев.// Вестник ЦСИ Таджикистан и современный мир. № 5 (43). Душанбе: ООО Дакики, 2015. -С.94.
209. Ходжаев П.Д. Оценка использования потенциала государственно-частного партнерства в сфере услуг Республики Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д.Сафарова // Вестник Таджикского национального университета №2/9(190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. -С.163.

210. Ходжаев П.Д. Анализ методик оценки инновационного потенциала региона / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета № 2/2 (161). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. -С.278.

211. Ходжаев П.Д. Ретроспективный анализ проблем, сдерживающих развитие инновационного потенциала в Республике Таджикистан / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета 2/9 (190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. - С.268.

212. Ходжаев П.Д. Оценка инновационной активности предприятий пассажирского автомобильного транспорта // Экономика Таджикистана. – № 2. 2018. Душанбе: ИЭДАНРТ, 2018. –С.52-56.

213. Ходжаев П.Д. Оценка составляющих ресурсного потенциала рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта на современном этапе // Политехнический вестник. – № 3 (43), 2018. Душанбе: ТТУ, 2018.

214. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности развития инновационного потенциала автотранспортного предприятия на основе кластерного подхода // Таджикистан и современный мир: материалы международной научно-практической конференции. Душанбе: Сумани Кудрат, 2018.

215. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе // Проблемы и опыт государственного управления экономикой и социальным развитием: материалы международной научно-практической конференции. Душанбе: РТСУ, 2018. –С.216-222.

216. Ходжаев П.Д. Некоторые механизмы инновационного развития национальной экономики // Международное сотрудничество вузов-важный фактор повышения качества образования: материалы международной научно-практической конференции. Худжанд: Ношир, 2018. –С.418-421.

217. Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе: Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.А. Хутин. Москва, 1997. - 165 с.
218. Цывкунова Т. Н. Планирование логистической стратегии предприятий производственной инфраструктуры : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / Т.Н. Цывкунова. Саратов, 1999. -201 с.
219. Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06 / В.Е. Шамарин. Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.
220. Шаталин Ю.А., Сирмай И.А. Экономико-математические методы в региональных исследованиях/ Ю.А. Шаталин, И.А.Сирмай //Экономико-математические методы в размещении производительных сил. - М.,1979. - С.124-150.
221. Шаховская Л.С., Попкова Е.Г., Гущина Е.Г. и др. Теория и методология исследования социально-экономического потенциала Волгограда: Монография / Л.С. Шаховская, Е.Г. Попкова, Е.Г. Гущина / ВолгГТУ. - Волгоград, 2002. -С.7.
222. Шведова Н.Ю. Большая советская энциклопедия. - М., 2000.
223. Шевченко, И.В. Оценка инновационного потенциала национальной экономики / И.В. Шевченко, Е.Н. Александрова // Финансы и кредит. – 2005. – № 33 (201). –С.10.
224. Шумпетер Й. Теория экономического развития. -М.: Прогресс, 2003.
225. Экономика организаций (предприятий): учебник для вузов / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, В.А. Швандара. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. - С.37.
226. Яковец Ю.В. Инновационное инвестирование: новые подходы // Экономист. - 1995. - № 1. - С.74-80.

227. Яковец Ю.В. Ускорение научно-технического прогресса. Теория и экономический механизм/ Ю.В. Яковец. - М.: Экономика, 1988. -С.95-96.
228. Яковец Ю.В., Кузык Б.Н. Россия - 2050: стратегия инновационного прорыва. - 2-е изд., доп. - М.: Экономика, 2005; Янсен Ф. Эпоха инноваций: пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 2002.
229. Янсен Ф. Эпоха инноваций: пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 2002.
230. Ясин, Е. Нерыночный сектор в экономике России / Е. Ясин, А. Пономаренко, А. Косыгина // Вопросы экономики. – 2002. – № 6. –С.119–120.
231. Barnett H. Innovation: the Basis of Culture Change/ H.Barnett. - N.Y., 1953. –P. 9.
232. Drucker P.F. Technology, Management and Society/ P.F.Drucker. - L., 1970. -P.69.
233. European Innovation Scoreboard 2003 // European Commission. – 2003. – Nov. 2003.
234. Grossi G. Promoting Innovation in a Big Business // Long Range Planning. - 1990. - Vol. 23. - N. 1. -P.41-58.
235. Hippel E. User's role in industrial innovations/ E.Hippel // Management of Research and innovation. - Amsterdam, 1980.-P.56.
236. Zaltman G. Innovation and Organizations/ G.Zaltman. - N.Y., 1973. - P.10.
237. Kingston W. The Political Economy of Innovation/ W.Kingston. - The Hague, 1984. -P.XII.
238. Mendell S., Ennis D. Looking at innovation strategies/ S.Mendell, D. Ennis // Research Management . - 1985. - Vol. 28. - № 3. -P.33.
239. OECD Science, Technology and Industry Outlook. – OECD, 2004.
240. Porter, M. Competitiveness Advantage of Nation / M. Porter // Harvard Business Review. – March – April. – 1990.
241. Riggs H.E. Managing high-technology companies/ H.E.Riggs. - Belmont, 1983. -P.7-8.

242. Schumpeter, J. The Theory of Economic Development / J. Schumpeter. – Cambridge : Harvard, 1934.

243. Solow, R. On Theories of Unemployment / R. Solow // American Economic Review. – 1980.

244. Twiss, B.C. Managing technological innovation / B.C. Twiss. – Pitman, 1992.

245. Zaltman G. Innovation and Organizations/ G.Zaltman. - N.Y., 1973. - P.10.

### **Список опубликованных работ автора по теме диссертации**

#### **Публикации в рецензируемых журналах и изданиях:**

1. –А. Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218). -С.166-169.

2. –А. Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-148.

3. –А. Шодиев Ф.Т. Исследование факторов инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2017. №2/1, -С.158-161.

4. –А. Шодиев Ф.Т. Теоретические аспекты развития инновации в сфере транспортных услуг/Шодиев Ф.Т., Ходжаев П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №5 Ч.II С. 171-179.

5. –А. Шодиев Ф.Т. Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг/Шодиев Ф.Т., Ходжаев

П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №6, С. 47-54.

**В других изданиях:**

6. –А. Шодиев Ф.Т. Некоторые особенности управления рисками предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Теория и практика развития отраслей экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - практической конференции (Душанбе, 10.11.2015), -С. 133-136.

7. –А. Шодиев Ф.Т. Экономико-математическая модель оценки влияния внутренних и внешних факторов на развитие автотранспортной системы региона/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Моделирование экономических процессов и современные информационные технологии: материалы республиканской научно - практической конференции посвященной 70 летию к.ф-м.н., доцент Джабирова Дж.К. (Душанбе, 27-28 ноября 2015г.), -С. 159-165.

8. –А. Шодиев Ф.Т. Оценка роли налога с владельцев транспортных средств в налоговой системе и доходных источниках дорожных фондов/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Эффективность управления государственными финансами в условиях открытой экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - теоретической конференции (Душанбе, 19.02. 2016г.), -С.159-162.

9. –А. Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала автотранспортного предприятия на основе кластерного подхода//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №1 (5), -С. 73-77.

10. –А. Шодиев Ф.Т. Оценка инновационных механизмов развития национальной экономики на современном этапе/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Устойчивое развитие инновационной экономики в Таджикистане и

Польше: материалы международной научно - практической конференции (Душанбе, 23-24 декабря 2016г.), -С. 60-62.

11. –А. Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №3 (11), С. 97-101.

## Приложения 1

Таблица 1-1. Исходные данные для разработки и реализации экономико-математической модели

Условное обозначение	Регион	Годы									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
X <sub>1</sub>	Согдийская область	529.8	592.9	960.5	1004.8	1067.9	1122,3	1208,1	1298,9	1329,8	1400,7
	Хатлонская область	423.8	474.3	768.4	803.8	845.7	880,2	911,4	945,6	981,7	1021,9
	ГБАО	233.1	260.9	422.6	442.1	467.8	479,3	487.6	496,4	508,4	517,5
	РРП	339.1	379.4	614.7	643.0	675.9	690,2	713.2	726,6	740,5	755,7
	г. Душанбе	593.4	664.0	1075.8	1125.3	1210.5	1296.6	1304.1	1384,6	1412,6	1486,5
	РТ	2119,2	1778,6	3842	4019	4267,8	4468,6	4624.4	4852,1	4973,0	5182,3
X <sub>2</sub>	Согдийская область	592.5	659.3	846.4	1027.7	1178.6	1223,4	1256.8	1285,7	1310,4	1345,7
	Хатлонская область	474.0	527.4	677.1	822.1	999.8	1060,5	1112.3	1160,6	1212,8	1275,4
	ГБАО	260.7	290.0	372.3	452.1	545.6	645,7	676.2	700,6	734,8	765,3
	РРП	379.2	421.9	541.7	657.7	671.4	688,3	704.1	728,5	755,7	784,4
	г. Душанбе	663.6	738.4	947.9	1151.0	1310.5	1542,1	1623.4	1689,7	1712,7	1789,5
	РТ	2370	2637	3385,4	4110,6	4705,9	5160,0	5372,8	5565,1	5726,4	5960,3
X <sub>3</sub>	Согдийская область	3326,8	3629,5	4206,6	4997,4	5332,3	5630,6	5713,3	5795,5	5878,6	5956,7
	Хатлонская область	1929,9	2105,5	2440,3	2899,1	3093,4	3266,6	3298,1	3324,6	3358,9	3387,5
	ГБАО	58.6	63.9	74.1	88.0	93.9	99.1	99.6	100,1	100,6	101,2
	РРП	1436	1566,7	1815,8	2157,2	2301,7	2430,5	2447,6	2460,5	2477,7	2492,4
	г. Душанбе	1743,2	1901,8	2204,2	2618,8	2794,1	2950,5	2978,1	3000,2	3023,8	3050,5

Условное обозначение	Регион	Годы									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	РТ	8494	9267.5	10741.0	12760.3	13615.2	14377.7	14536.7	14680,9	14839,6	14988,3
Х <sub>4</sub>	Согдийская область	0.88	0.83	0.85	1.1	1.2	1.1	1.2	1,3	1,4	1,5
	Хатлонская область	0.86	0.82	0.83	0.98	1.1	0.98	1.2	1,3	1,4	1,5
	ГБАО	0.84	0.8	0.82	0.95	0.98	0.95	0.97	0,99	1,0	1.0
	РРП	0.86	0.85	0.83	0.95	1.15	0.96	0.98	1,0	1,1	1,1
	г. Душанбе	0.87	0.82	0.85	0.9	0.98	0.99	1	1,0	1,1	1,1
	РТ	0.89	0.83	0.86	1.19	1.29	1.19	1.22	1,29	1,3	1,3
Х <sub>5</sub>	Согдийская область	2.1	2.5	2.4	2.3	2.2	2.3	2.7	2,6	2,5	2,4
	Хатлонская область	2.2	2.6	2.5	2.4	2.3	2.4	2.6	2,5	2,4	2,3
	ГБАО	1.9	2.4	2.3	2.3	2.2	2.3	2.4	2,3	2,2	2,1
	РРП	2.2	2.6	2.5	2.2	2.1	2.2	2.2	2,1	2,1	2,1
	г. Душанбе	2.1	2.4	2.3	2.3	2.2	2.3	2.4	2,3	2,2	2,1
	РТ	2.1	2.3	2.4	2.3	2.4	2.3	2.4	2,3	2,2	2,1
Х <sub>6</sub>	Согдийская область	2.4	2.9	1.3	1.2	1.3	1.2	1.3	1,3	1,4	1,4
	Хатлонская область	2.2	2.7	1.1	0.9	1.1	0.8	0.9	0,92	0,95	0,98
	ГБАО	2.0	2.4	0.9	0.7	0.9	0.6	0.6	0,65	0,7	0,8
	РРП	1.8	2.2	0.7	0.5	0.6	0.5	0.6	0,65	0,7	0,8
	г. Душанбе	2.5	3.0	1.3	1.2	1.3	1.2	1.4	1,3	1,4	1,4
	РТ	2.37	2.82	1.29	1.17	1.29	1.19	1.22	1,3	1,35	1,4
У	Согдийская область	5716.2	7032.7	8749.8	10141.2	11235.8	11597.2	11623.1	17510,7	18343,8	20537,1
	Хатлонская область	6493.2	8050.8	9799.9	10223.7	12785.5	12522.7	12543.2	16003,5	17107,5	19664,0

Условное обозначение	Регион	Годы									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	ГБАО	416.0	382.3	548.9	666.0	775.9	719.7	724.1	956,5	1035,6	1063,4
	РРП	4481.9	4681.8	5495.8	6071.6	6573.2	7245.5	7343,1	9719,8	11073,5	12287,7
	г. Душанбе	5201.5	6298.7	7401.7	8657.0	8843.2	9468.8	9536,8	11811,0	13808,0	15139,2
	РТ	24707.1	30071.1	36163.1	40525.5	45606.6	48401.6	49860.5	56001,8	61368,4	68691,4

## Приложения 2

Таблица 2-1. Матрица парных коэффициентов корреляции по Хатлонской области

	$Y$	$x_1$	$x_2$	$x_3$	$x_4$	$x_5$	$x_6$
$Y$	1	0,95968	0,991	0,98587	0,80757	0,5465	-0,96213
$x_1$	0,95968	1	0,96064	0,95796	0,75152	0,43292	-0,92345
$x_2$	0,991	0,96064	1	0,99375	0,84494	0,47032	-0,97047
$x_3$	0,98587	0,95796	0,99375	1	0,84599	0,4987	-0,9763
$x_4$	0,80757	0,75152	0,84494	0,84599	1	0,15312	-0,82836
$x_5$	0,5465	0,43292	0,47032	0,4987	0,15312	1	-0,54539
$x_6$	-0,96213	-0,92345	-0,97047	-0,9763	-0,82836	-0,54539	1

Таблица 2-2. Результаты расчета независимых переменных многомерной регрессии по Хатлонской области

Переменные	Среднее значение	Среднее квадрате отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
$x_1$	454,47	320,07	0,95968	2,609
$x_2$	489,05	340,1	0,991	12,76
$x_3$	2014	751,36	0,98587	-1,47
$x_4$	0,87667	0,092769	0,80757	4166
$x_5$	2,3083	0,16214	0,5465	4221
$x_6$	2,9167	1,3999	-0,96213	516,1

Таблица 2-3. Результаты расчета коэффициентов регрессии по Хатлонской области

№ п/п	Факторный признак	Изменение результирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	2,609
2	Объем инвестиций в основной капитал	12,76
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	-1,47
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	4166
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	4221
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	516,1

Таблица 2-4. Результаты расчета коэффициента эластичности

№ п/п	Факторный признак	Изменение результирующего признака (в %)
1	Основные фонды ПАТП	0,179
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,945
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	-0,448
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	0,553
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	1,47
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	0,228

### Приложение 3

Таблица 3-1. Матрица парных коэффициентов корреляции по Согдийской области

	Y	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	x <sub>3</sub>	x <sub>4</sub>	x <sub>5</sub>	x <sub>6</sub>
Y	1	0.97636	0.99663	0.9953	0.81822	0.52584	-0,97126
x <sub>1</sub>	0.97636	1	0.97321	0.96386	0.80393	0.45104	-0,96938
x <sub>2</sub>	0.99663	0.97321	1	0,99335	0,84192	0,48696	-0,96771
x <sub>3</sub>	0.9953	0.96386	0,99335	1	0,84549	0,49205	-0,95756
x <sub>4</sub>	0.81822	0.80393	0,84192	0,84549	1	0,098038	-0,7409
x <sub>5</sub>	0.52584	0.45104	0,48696	0,49205	0,098038	1	-0,51556
x <sub>6</sub>	-0,97126	-0,96938	-0,96771	-0,95756	-0,7409	-0,51556	1

Таблица 3-2. Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии по Согдийской области

Переменные	Среднее значение	Среднее квадрате отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
x <sub>1</sub>	560,42	403,25	0,97636	1,399
x <sub>2</sub>	596,9	400,45	0,99663	4,011
x <sub>3</sub>	3438,4	1322,4	0,9953	1,214
x <sub>4</sub>	0,925	0,1344	0,81822	-1045
x <sub>5</sub>	2,2083	0,16214	0,52584	858,7
x <sub>6</sub>	2,9417	1,4292	-0,97126	10,74

Таблица 3-3. Результаты расчета коэффициентов регрессии по Согдийской области

№ п/п	Факторный признак	Изменение результирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	1,399
2	Объем инвестиций в основной капитал	4,011
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	1,214
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-1045
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	858,7
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	10,74

Таблица 3-4. Результаты расчета коэффициента эластичности по Согдийской области

№ п/п	Факторный признак	Изменение результирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	0,131
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,399
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	0,696
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-0,161
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	0,316
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	0,00527

## Приложение 4

Таблица 4-1. Матрица парных коэффициентов корреляции по ГБАО

	Y	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	x <sub>3</sub>	x <sub>4</sub>	x <sub>5</sub>	x <sub>6</sub>
Y	1	0,96758	0,97819	0,97983	0,91304	0,43629	-0,9644
x <sub>1</sub>	0,96758	1	0,95236	0,97096	0,82107	0,43231	-0,97164
x <sub>2</sub>	0,97819	0,95236	1	0,98674	0,88952	0,48524	-0,94986
x <sub>3</sub>	0,97983	0,97096	0,98674	1	0,89385	0,47397	-0,96359
x <sub>4</sub>	0,91304	0,82107	0,88952	0,89385	1	0,33198	-0,81057
x <sub>5</sub>	0,43629	0,43231	0,48524	0,47397	0,33198	1	-0,47537
x <sub>6</sub>	-0,9644	-0,97164	-0,94986	-0,96359	-0,81057	-0,47537	1

Таблица 4-2. Результаты расчета независимых переменных многомерной регрессии по ГБАО

Переменные	Среднее значение	Среднее квадрате отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
x <sub>1</sub>	245,19	175,4	0,96758	0,5071
x <sub>2</sub>	273,82	196,62	0,97819	0,4848
x <sub>3</sub>	60,392	23,471	0,97983	-4,398
x <sub>4</sub>	0,8475	0,070211	0,91304	1096
x <sub>5</sub>	2,15	0,19306	0,43629	1,703
x <sub>6</sub>	2,4917	1,4412	-0,9644	-51,13

Таблица 4-3. Результаты расчета коэффициентов регрессии по ГБАО

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	0,5071
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,4848
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	-4,398
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	1096
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	1,703
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-51,13

Таблица 4-4. Результаты расчета коэффициента эластичности по ГБАО

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	0,301
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,322
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	-0,644
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	2,25
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	0,00888
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-0,309

## Приложение 5

Таблица 5-1. Матрица парных коэффициентов корреляции по РРП

	Y	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	x <sub>3</sub>	x <sub>4</sub>	x <sub>5</sub>	x <sub>6</sub>
Y	1	0,96729	0,98743	0,97439	0,73787	0,42876	-0,96889
x <sub>1</sub>	0,96729	1	0,97685	0,95607	0,71454	0,38767	-0,96735
x <sub>2</sub>	0,98743	0,97685	1	0,9815	0,75219	0,41276	-0,98457
x <sub>3</sub>	0,97439	0,95607	0,9815	1	0,80021	0,35496	-0,94584
x <sub>4</sub>	0,73787	0,71454	0,75219	0,80021	1	0,039476	-0,68227
x <sub>5</sub>	0,42876	0,38767	0,41276	0,35496	0,039476	1	-0,46142
x <sub>6</sub>	-0,96889	-0,96735	-0,98457	-0,94584	-0,68227	-0,46142	1

Таблица 5-2. Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии по РРП

Переменные	Среднее значение	Среднее квадрате отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
x <sub>1</sub>	355,68	253,75	0,96729	0,6808
x <sub>2</sub>	367,21	233,17	0,98743	6,976
x <sub>3</sub>	1503,6	551,91	0,97439	0,5745
x <sub>4</sub>	0,87917	0,099037	0,73787	-278,7
x <sub>5</sub>	2,1833	0,1899	0,42876	390,9
x <sub>6</sub>	2,4417	1,6099	-0,96889	132,6

Таблица 5-3. Результаты расчета коэффициентов регрессии по РРП

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	0,6808
2	Объем инвестиций в основной капитал	6,976
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	0,5745
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-278,7
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	390,9
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	132,6

Таблица 5-4. Результаты расчета коэффициента эластичности по РРП

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	0,0579
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,612
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	0,206
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-0,0586
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	0,204
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	0,0774

## Приложение 6

Таблица 6-1. Матрица парных коэффициентов корреляции по г. Душанбе

	Y	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	x <sub>3</sub>	x <sub>4</sub>	x <sub>5</sub>	x <sub>6</sub>
Y	1	0,96172	0,97952	0,98119	0,7941	0,59175	-0,97741
x <sub>1</sub>	0,96172	1	0,96878	0,93676	0,80586	0,45915	-0,96554
x <sub>2</sub>	0,97952	0,96878	1	0,95954	0,88119	0,51924	-0,95462
x <sub>3</sub>	0,98119	0,93676	0,95954	1	0,81529	0,52177	-0,94993
x <sub>4</sub>	0,7941	0,80586	0,88119	0,81529	1	0,26265	-0,76562
x <sub>5</sub>	0,59175	0,45915	0,51924	0,52177	0,26265	1	-0,52636
x <sub>6</sub>	-0,97741	-0,96554	-0,95462	-0,94993	-0,76562	-0,52636	1

Таблица 6-2. Результаты расчета независимых переменных многомерной регрессии по г. Душанбе

Переменные	Среднее значение	Среднее квадрате отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
x <sub>1</sub>	632,17	458,41	0,96172	-0,4977
x <sub>2</sub>	682,04	473,77	0,97952	4,029
x <sub>3</sub>	1634,8	843,44	0,98119	1,315
x <sub>4</sub>	0,86833	0,059823	0,7941	-8397
x <sub>5</sub>	2,1917	0,1379	0,59175	1018
x <sub>6</sub>	3	1,4529	-0,97741	-469,6

Таблица 6-3. Результаты расчета коэффициентов регрессии по г. Душанбе

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	-0,4977
2	Объем инвестиций в основной капитал	4,029
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	1,315
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-8397
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	1018
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-469,6

Таблица 6-4. Результаты расчета коэффициента эластичности по г. Душанбе

№ п/п	Факторный признак	Изменение результатирующего признака
1	Основные фонды ПАТП	-0,0636
2	Объем инвестиций в основной капитал	0,556
3	Объем пассажирских автотранспортных услуг	0,435
4	Доля занятых на ПАТП в числе занятых в экономике	-1,47
5	Доля численности безработных в числе экономически активного населения	0,451
6	Соотношение среднедушевого дохода населения и среднедушевого прожиточного минимума	-0,285