

Николаева Лидия Александровна

кандидат экономических наук, доцент
кафедра Мировой экономики и экономической теории

Владивостокского Государственного университета

экономики и сервиса

8 (4232) 40-41-16

Lidia.Nikolaeva@vvsu.ru

Адрес: 690062 г. Владивосток,

ул. Днепровская, 51, кв. 70

Круг научных интересов:

Структурные преобразования экономики

Проблемы обеспечения экономического роста

Инновационные процессы регионов

Интеллектуально-информационный потенциал

Основные труды и публикации за границей:

Problems Of Foreign Investments Into Russia, Into The East And The
Countries Of The Asian Pacific Region // Enterprise in Transition. Proceedings:
Book of Extended Abstracts. May 27-29 1999. University of Split Faculty of
Economics. Split, Croatia. (1,0 п.л.)

Russia Is On Its Way To Postindustrial Economy // Enterprise in Transition.
Proceedings: Book of Extended Abstracts. May 22-24, 2003. University of Split
Faculty of Economics. Split, Croatia. (0,3 п.л.)

Innovation process as the factors of structural transformations of economics //
New tendencies in the development of international business. Proceedings of the 5
International Joint Conference/ Part I . Seoul 2007 (0,5 п.л.)

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы экономического развития региона (на примере Приморского края Дальневосточного региона) и вопросы формирования потенциальных точек, обеспечивающих мультипликационный эффект инновационных преобразований. Объектами анализа являются транспортная инфраструктура, система образования и туристско-рекреационная деятельность. Эти направления экономического развития являются конкурентными преимуществами региона, обеспечивающими конкурентоспособность соответствующих фирм и связанных между собой направлений хозяйствования. В исследовании проблемы обеспечения экономического роста региона используется кластерный подход, способствующий формированию эффективной региональной инфраструктуры региона. Автор раскрывает факторы, влияющие на темпы и масштабы увеличения реального объема производства внутри страны и выхода на мировой рынок. Взаимосвязи потенциальных точек экономического роста региона рассматриваются как технологическая, функциональная, организационно-экономическая и финансовая зависимости. Кластер характеризуется как институциональная структура накопления человеческого капитала, инновационного и производственного потенциалов.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТОЧЕК РОСТА ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

В последнее десятилетие возрастает значимость изучения проблем, направленных на исследование инвестиционной, инновационной активности и использования научно-технического потенциала с целью реализации социально-экономической и промышленной политики, развития реального сектора экономики. Создание благоприятных условий эффективного функционирования хозяйственной деятельности объективно ставит вопросы реализации кластерного подхода к стимулированию деловой активности регионов, располагающих немалым инновационным и производственным потенциалом. Развитие региональных кластеров рассматриваются как точки экономического роста, обеспечивающие не только конкурентоспособность отраслей внутри страны, но в условиях глобализации экономики могут противостоять обострению конкуренции между странами. Это в конечном итоге может способствовать улучшению торгового баланса региона, увеличению занятости, заработной платы, отчислений в бюджеты различных уровней, повышению устойчивости и конкурентоспособности региональной промышленности.

В рамках региональной политики кластерный подход позволяет реализовать очевидное конкурентное преимущество – высокий уровень образования и квалификации трудовых ресурсов. В этой связи актуальными являются проблемы вовлечённости страны в процесс международного разделения труда на основе анализа потенциальных точек экономического роста региона и их влияния на рост показателей национальной экономики.

Наряду с положительной динамикой тенденций развития в области активизации инновационной политики региона, в последние годы произошло осознание того, что общий режим регулирования хозяйственной деятельности в России настолько неблагоприятен для инноваций и развития

сложных видов услуг и отдельными мерами их поддержки обойтись нельзя. Необходимы изменения в законодательной и административной сферах. Это обусловлено условиями сглаживания сохраняющейся неопределенности прав собственности, недоступности долгосрочных финансовых средств, неразвитости производственной и инновационной инфраструктуры и т. п.

Кластерный подход, как показывает мировая практика, не только служит средством достижения целей промышленной политики, включая структурные изменения, повышение конкурентоспособности, усиление инновационной направленности и пр., но и является мощным инструментом для стимулирования регионального развития. Принципиальная проблема для реализации кластерного подхода состоит в том, что он предполагает совершенно новые компетенции со стороны региональной администрации. Они должны включать политику так называемых гибких приоритетов и разработку региональных целевых программ нового поколения, потому что текущие региональные целевые программы не приспособлены к тому, чтобы развивать кластерную логику, показывающую системные взаимосвязи между отраслями специализации региона.

На региональном уровне кластерный подход дает такие преимущества как: во-первых, региональные инновационно-промышленные кластеры имеют в своей основе сложившуюся устойчивую систему распространения новых технологий, знаний, продукции, так называемую технологическую сеть, которая опирается на совместную научную базу. Новые производители, приходящие из других отраслей кластера, ускоряют развитие, стимулируя различные подходы к НИОКР и обеспечивая необходимые средства для внедрения новых стратегий. Происходит свободный обмен информацией и быстрое распространение новшества по каналам поставщиков или потребителей, имеющих контакты с многочисленными конкурентами. Во-вторых, предприятия кластера имеют дополнительные конкурентные преимущества за счет возможности осуществлять внутреннюю специализацию и стандартизацию, минимизировать затраты на внедрение

инноваций. В-третьих, важной особенностью инновационно-промышленных кластеров является наличие в их структуре гибких предпринимательских структур — малых предприятий, которые позволяют формировать инновационные точки роста экономики региона. В-четвертых, региональные кластеры чрезвычайно важны для развития малого предпринимательства: они обеспечивают малым фирмам высокую степень специализации при обслуживании конкретной предпринимательской ниши.

В настоящее время в России нужно признать необходимость создания крупных конкурентоспособных структур. Такими структурами могут быть межотраслевые кластерные образования, которые в нашем понимании рассматриваются как совокупность фирм, структурно разнородных, но системно связанных отраслей, взаимно способствующих росту конкурентоспособности друг друга. Они обеспечивают решение насущных экономических проблем и развитие экономики региона. Более того, в развитой рыночной экономике сформированы и действуют рыночные институты, которые способствуют усилению мультипликационного эффекта инвестиций, обеспечивающих экономический рост. С одной стороны, действие механизма мультипликации обусловлено наличием первоначального импульса, являющегося стимулятором возникновения мультипликационного процесса. Другой неотъемлемой частью механизма мультипликации является наличие системных связей в экономике, когда изменение одного показателя приводит к соответствующим изменениям параметров экономической системы.

Когда формируется кластер, все производства начинают в нем оказывать друг другу поддержку. Выгода распространяется по всем направлениям связей. Новые производители, приходящие из других отраслей кластера, ускоряют развитие, стимулируя различные подходы к НИОКР и обеспечивая необходимые средства для внедрения новых стратегий. Происходит свободный обмен информацией и быстрое распространение новшества по каналам поставщиков или потребителей, имеющих контакты с

многочисленными конкурентами. Взаимосвязи внутри кластера, часто абсолютно неожиданные, ведут к разработке новых путей в конкуренции и порождают совершенно новые возможности. Людские ресурсы и идеи образуют новые комбинации. Кластер становится средством для преодоления замкнутости на внутренних проблемах, инертности, негибкости, негибкости и сговоров между соперниками, которые уменьшают или полностью блокируют благотворное влияние конкуренции и появление новых фирм. Таким образом, наличие кластера позволяет национальной отрасли и отраслям специализации поддерживать свое преимущество, а не отдавать его тем странам, которые более склонны к обновлению. Все фирмы из кластера взаимосвязанных отраслей делают инвестиции в специализированные, но родственные технологии, в информацию, инфраструктуру, человеческие ресурсы, что ведет к массовому возникновению новых фирм. Кластеры являются причиной крупных капиталовложений и пристального внимания правительства.

Использование маркетингового подхода к проблеме кластерного анализа в оценке потенциальных точек экономического роста ставит вопрос о создании партнерств, которые на первых же стадиях своей деятельности начинают их выявление внутри региона. Здесь, в частности, широко используются групповые формы взаимодействия. Однако не менее важный элемент технологии – формирование организационных структур, которые способны ответственно и в правовом поле действовать на территории. Необходимы безотлагательные меры по созданию инновационно малых и средних предприятий, которые помогут России с её территориальными образованиями вырваться из плена технологической отсталости. Переломить эту ситуацию поможет активное развитие секторов, способных обеспечить массовую занятость населения. Это прежде всего малый бизнес, отрасли высокого передела собственности и капитала и отрасли услуг. С учётом сложившейся за годы рыночных преобразований структуры экономики, в России в потенциальных кластерах работает порядка 30% занятого

населения. Это достаточно большой процент и существенный повод, чтобы начать формировать кластерную политику региона. Необходимым условием в этом направлении является внедрение современной системы мониторинга процессов устойчивого развития. Его проведение нацелено на разработку комплекса мер по стимулированию и развитию промышленного потенциала регионов, непременно включающего действия по повышению инвестиционной привлекательности, формированию и развитию кластеров, стимулированию региональных точек роста, без которых невозможно обеспечить эффективную реализацию разработанных стратегий социально-экономического развития регионов. Этот вывод основан на практическом опыте работы и проводимых нами исследований в области изучения рынка информации и знаний и оценки интеллектуально-информационного потенциала региона.

Прикладные аспекты рассматриваемой в данной статье проблеме, в качестве объекта анализа позволили выделить Приморский край Дальневосточного региона. Он, наряду с Краснодарским краем и Сибирским районом, где сосредоточены крупнейшие технопарки, бизнес-центры и так называемы «наукограды», стал третьей точкой экономического роста в стране. В настоящий момент это признается ведущими экспертами в России.¹ Кластеры как точки роста, в свою очередь обеспечивают функционирование опорных точек роста инновационной инфраструктуры региона. Среди основных задач формируемого на уровне региона кластера – трансфер технологий, формирование новых видов деятельности, поддержка региональных инициатив с целью создания материально-технической, социально-культурной, сервисной и финансовой баз для эффективного развития малых и средних инновационных предприятий, коммерческого освоения научных знаний, изобретений и наукоемких технологий, а также их передачу на рынок. Здесь следует сказать о возникновении механизма

¹ http://riav.ru/region_news/1465.html

мультипликации, в котором перспективы интеграции в мирохозяйственную систему зависят от активизация таких сфер деятельности как транспортная инфраструктура, система образования, туристско-рекреационная сфера. Они признаются потенциальными точками экономического роста региона и определяют условия расширения мирохозяйственных связей в странах Юго-Восточной Азии, в частности с такими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, как Китай, Южная Корея, Япония.

Благодаря оценке потенциальных точек роста можно отметить, что анализ динамики воспроизводственной структуры экономики России за последние 10 лет позволяет отметить рост доли транспорта и связи по стране на 29 %².

В соответствии с положениями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2010 года в последние годы значительно возрос и продолжает увеличиваться объем инвестиций в строительство и модернизацию автомобильных дорог, в том числе на пути сдачи в эксплуатацию уже в 2008 году автострада Чита – Хабаровск. В результате проведения этой работы на рынке внутрирегиональных грузоперевозок устойчиво возрастает доля автомобильных перевозок.

Прирост инвестиций в развитие автомобильного транспорта начиная с 2005 по 2010 годы ежегодно будет составлять в среднем 10,5 процентов, а вложение финансовых средств на реконструкцию дорог в настоящее время имеют устойчивую тенденцию к увеличению. Обусловлено это тем, что транспортная система российского Дальнего Востока имеет потенциал не только для осуществления внутрирегиональных перевозок, но выступает важным фактором для освоения рынка международных транспортных услуг, позволивших начать проектирование планов перспективного развития, способствующих формированию такого важного элемента инфраструктуры региона, как эффективная транспортная система. Развитию международных мультимодальных транспортных коридоров, обеспечивающих перевозки на

² Кузык Б., Яковец Ю. Альтернативы структурной динамики // Экономист.- 2007. с.6

дальние и сверхдальние расстояния, способствует существующая сеть российских железных дорог.

Транспортная система нацелена обеспечить устойчивые связи между субъектами хозяйствования, задействуя различные типы рынка и их структуры. Технологические связи между сопряжёнными производствами, к которым можно отнести транспортно-логистические системы, определяют движение материальных ресурсов и интеллектуального капитала. Это развитие способствует осуществлению коммерциализации научных разработок и способствует поддержанию и развитию реального сектора экономики, формирования эффективной транспортной инфраструктуры региона. Её развитие обеспечивается за счёт приграничной торговли между Китаем. Республика Корея предусматривает вложение инвестиций в автодорожное строительство и автомобилестроительную отрасль. При этом в рамках стратегического планирования на уровне Приморского края рассматриваются вопросы принятия программы развития транспортной инфраструктуры. Обусловлено это активизацией экспортно-импортных операций между основными торговыми партнёрами на Российском Дальнем Востоке. Как уже отмечалось, ими являются Китай, Республика Корея, Япония. В таблице 1 отражены показатели, характеризующие внешнеторговый оборот в 2006 году³.

Таблица 1

Основные торговые партнёры Приморского края	Экспорт в % к 2005 году	Импорт в % к 2005 году	Товарооборот в % к 2005 году
Республика Корея	96,9	107,3	103
Япония	96,1	119,2	115,9
КНР	116,1	126,7	121,8

³ <http://www.primorsky.ru>

Для сохранения позиций роста товарооборота между Российским Дальним Востоком и ближайшими странами-партнёрами необходимо учитывать экономические функции точек роста, в частности транспортной системы, выступающей своеобразным двигателем экономического развития мирохозяйственных связей. При этом достигается традиционный мультипликационный эффект, возникающий при развитии любой бизнес-группы в системе транспорта на Дальнем Востоке. Но этот эффект обладает принципиально новым свойством – определить вектор прогрессивных изменений в структуре региональной экономики.

К инновационным проектам развития, расширения транспортной инфраструктуры могут быть отнесены инвестиционные программы в результате реализации которых происходит привлечение дополнительного грузопотока, формирование сети железных дорог. Развитие транспортной инфраструктуры влияет на экономическую реструктуризацию региональной и местной экономики, на объемы местного промышленного и производства, стимулирует хозяйственную (финансовую, торговую) деятельность, повышает активность в секторе туризма, влияет на занятость населения и т.д. Инновационный характер данных проектов очевиден не только с позиций потребителей транспортной продукции, но и с точки зрения уровня сервисного обслуживания при перевозке грузов и пассажиров, влияющих на конкурентоспособность различных видов транспорта на рынке транспортных услуг.

Согласно материалов конференции «ROK-Russia Economic Cooperation in Notheast Asia» , проходившей в г. Владивостоке в 2007 году обсуждались вопросы сотрудничества Республики Корея и России в области развития транспортной инфраструктуры. Генеральной схемой развития железных дорог предусматривается развитие транспортных коридоров, строительство новых подходов к портам Дальнего Востока, а также развитие Транскорейской магистрали. Необходимо отметить, что интенсивность контактов между руководителями железнодорожных компаний России,

республики Корея и КНДР, которая наблюдается в последнее время, свидетельствует об особом отношении сторон к проекту развития Транскорейской магистрали. Эти тенденции говорят о том, что транспорт, действительно, выступает перспективной точкой роста в развитии мирохозяйственных связей на Дальнем Востоке. Кроме того, в регионе созданы и планируются к формированию особые экономические зоны промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные, портовые структуры.

При этом конкурентные преимущества той или иной отрасли или сферы деятельности дополняют исходные преимущества за счёт появления новых видов хозяйственной деятельности. Обусловлено это целями освоения новых технологий, продуктов, услуг для обеспечения конкурентоспособности потенциальных точек роста в Приморском крае, а также с целью получения мультипликационного эффекта.

Например, развитая система автомобильного и железнодорожного транспорта в Приморском крае способствует активизации сферы туристско-рекреационной деятельности. Туризм является одной из ведущих и наиболее динамично развивающихся отраслей мировой экономики. Отрасли, составляющие индустрию туризма имеют в качестве поставщиков другие отрасли, непосредственно не относящиеся к туризму - смежные отрасли, которые косвенным образом получают стимул для развития, вследствие развития туризма. Для достижения серьезных результатов от туризма и дальнейшей диверсификации экономики Федеральным законом от 3 июня 2006г. №76-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» в части создания и прекращения функционирования особых экономических зон туристско-рекреационного типа. На уровне Приморского края создана и эффективно функционирует инфраструктура с совокупностью сфер гостиничного и ресторанного бизнеса. Немалый поток туристов обеспечивает приток денежных поступлений в краевой бюджет, а значит подтверждает

действие прямых и косвенных факторов, обеспечивающих экономический рост.

Используя основные конкурентные преимущества Приморского края – высокий уровень образования и квалификации трудовых ресурсов, немалый удельный вес научных и образовательных учреждений, можно отметить проблему, которая позволяет сказать, что науке нужны специалисты и менеджеры по коммерциализации разработок, промышленности необходимы кадры по инновационному менеджменту, интеллектуальной собственности, международному праву в этой области. К сожалению, существующий разрыв между наукой и промышленностью не является предметом внимания какой-либо государственной структуры. В этих условиях международные проекты развития проявляют склонность к переориентации перспективных российских разработок на использование их за рубежом, в том числе через утечку мозгов и "офшоринг". Это обстоятельство работает в ущерб развитию и поддержанию кластеров на региональном уровне. Однако, ранее проводимые нами исследования основных тенденций развития интеллектуально-информационного потенциала подвело к выводу, что в Приморском крае формируются возможности для дальнейшей активизации деятельности инновационно ориентированных организаций, к которым относят предприятия транспортной системы, располагают немалым потенциалом, способным обеспечить эффективное инновационное развитие отраслей специализации края. Это находит отражение в таких показателях как, рост численности работников, выполнявших научные исследования и разработки, объёме исследований и разработок, лицензий и патентов. Вместе с тем, неравномерность развития интеллектуально-информационного потенциала организаций края ставит вопрос необходимости повышения роли маркетинга в системе управления предприятий транспорта и обслуживающего сектора экономики. Это предполагает наличие тесной взаимозависимости учреждений науки, образования, предприятий промышленности и сферы услуг.

Безусловно, рассматриваемый в данной статье подход к исследованию потенциальных точек экономического роста не имеет однозначной интерпретации, поэтому является противоречивой с позиций оценки структуры экономики региона, где наряду с транспортным, туризмом и образованием, отраслями специализации являются рыбная промышленность и лесная отрасль, в которых также прослеживается тенденция формирования кластеров. Однако, они не являются объектами нашего анализа с позиций оценки потенциала точек экономического роста.

Для российских ученых кластерный подход к развитию региона и повышению его конкурентоспособности также относительно нов, отсутствуют конкретные методики выявления кластеров и разработки механизма их поддержки на уровне региона. Поэтому на уровне Приморского края необходимо выявить потенциальные кластеры и разработать механизм их поддержки на уровне региона. Рассматриваемая задача в рамках отмеченной проблемы предполагает разработку методики оценки конкурентоспособности региона; разработку методики оценки развития кластеров региона; выявление кластеров на территории Дальневосточного региона в целом; разработку механизма поддержки кластеров посредством формирования координационных центров и структурно-логических схем управления инновационной деятельностью.

Своеобразным примером кластера на региональном уровне можно считать Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. Учреждение располагает немалыми фондами и интеллектуально-информационным потенциалом, где имеются огромные возможности для создания технопарков, благодаря подготовке специалистов по сервисному и техническому обслуживанию транспортных средств; функционированию бизнес-инкубатора и научно-исследовательских лабораторий внутри университета, тесно сотрудничающих с Институтом Автоматики и процессов Управления ДВО РАН. Эти структурные подразделения не только будут, но уже определяют конкурентоспособность и перспективы развития

Дальневосточного региона с целью его интеграции в мирохозяйственную систему. Потенциал университета заложен в подготовке специалистов в области сервиса и туризма, что также рассматривается как точка экономического роста, сосредоточенная в системе образования системы образования на Дальнем Востоке. Университет начал свою деятельность с консультирования промышленных предприятий по таким направлениям, как повышение эффективности работы предприятий; развитие новых видов бизнеса; повышение капитализации. Университет активно работает не только с предприятиями, но и с региональными и муниципальными органами власти, разрабатывая для них стратегии и программы развития, включая комплексные и отраслевые. Их реализация осуществляется, прежде всего, за счет программ повышения инвестиционной привлекательности; программ развития отраслей реального сектора экономики и повышения капитализации территорий; реализации инвестиционных проектов.

В этой связи можно сделать вывод, что на уровне Приморского края Дальневосточного региона имеются все возможности благоприятного развития экономики Дальневосточного региона, а реализация потенциальных точек экономического роста обеспечит его интеграцию в мирохозяйственную систему.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Николаева Л.А., Лайчук О.В. Интеллектуально-информационный потенциал в инновационной деятельности организаций [Электронный ресурс]: Российский экономический Интернет Журнал – Академия труда и социальных отношений, 2007. Режим доступа к журн.: http://www.e-rej.ru/Speakers.htm#let_n_rus

2. Николаева Л. А., Лайчук О.В. Методы и инструменты государственного и рыночного регулирования процессов становления и развития интеллектуально-информационного сектора (мировой опыт и российские реалии). /Сборник научных трудов Исследование факторов

внутренней и внешней среды развития предпринимательства в регионе. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2006.

3. Николаева Л. А., Лайчук О.В. Интеллектуально-информационный потенциал как фактор модернизации воспроизводственного процесса.// New tendencies in the development of international business. Proceeding of the 5 International Joint Conference in 2 volumes. Vol. 1. Seoul: Publishing House of Logos; Publishing House of VSUES, 2007. – 0,6 п.л., в т.ч. авторских 0,3 п.л.

4. Николаева Л.А., Лайчук О.В., Формирование интеллектуально-информационного сектора экономики и проблемы оценки его потенциала: монография. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2007. – 7,7 п.л

5. Рыбаков С.А., Орлова Н.А. Особые экономические зоны в России. Налоговые льготы и преимущества. – М. : Вершина, 2006

6. Швецов И. В. Формирование территориальных точек роста как фактор развития региона : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 М., 2005

7. http://riav.ru/region_news/1465.html