

**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 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**

Сложившаяся в России на современном этапе инфраструктура не в состоянии обеспечить решение задач экономического роста страны теми темпами, которые позволяют реализовать имеющиеся у общества возможности увеличения валового национального продукта и развития мирохозяйственных связей. 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. Создание благоприятных условий развития реального сектора экономики 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. 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.

Вместе с тем, положительная динамика тенденций развития в области активизации инновационной политики региона, позволяет отметить, что в последние годы произошло осознание того, что общий режим регулирования хозяйственной деятельности в России настолько неблагоприятен для

инноваций и развития сложных видов услуг, что отдельными мерами их поддержки обойтись нельзя. Необходимы изменения в законодательной и административной сферах. Это обусловлено необходимостью 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. Оно в конечном итоге может состоять в улучшении торгового баланса региона, увеличении занятости, заработной платы, отчислений в бюджеты различных уровней, повышении устойчивости и конкурентоспособности региональной промышленности.

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. 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, способствующие реализации инноваций. 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 промышленные 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 тесно связанных отраслей, взаимно способствующих росту конкурентоспособности друг друга. Они способствуют решению насущных экономических проблем и обеспечивающих развитие экономики.

В развитой рыночной экономике сформированы и действуют рыночные институты, которые способствуют усилению мультипликационного эффекта инвестиций, обеспечивающих экономического роста. 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. В теоретическом аспекте рассматривается три модели её реализации на уровне региона. Первая модель - это интеграция кластерного подхода в региональную стратегию социально-экономического развития. Вторая модель - это использование кластерного подхода в отраслевых региональных стратегиях и программах. Эта модель базируется на той точке зрения, что стратегия - это не самое главное для развития регионов. У региона может и не быть собственной комплексной

стратегии, но если он целенаправленно и функционально работает по отдельным направлениям в рамках федеральных отраслевых стратегий, успех будет более впечатляющий, чем при наличии собственной стратегии. Поэтому кластерная логика может использоваться в рамках развития отдельных отраслей. И третья модель - когда регион может иметь отдельную кластерную политику, учитывающую специфику региона, его ресурсный и природный потенциал.

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.

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. Наличие целого кластера отраслей ускоряет процесс создания факторов там, где имеется группа внутренних конкурентов. 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 ставит вопрос о создании партнерств, которые на первых же стадиях своей деятельности начинают выявление потенциальных точек роста внутри региона и общих интересов вокруг них. 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 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 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, так как вопросы промышленной политики и регионального развития находятся в сфере непосредственных профессиональных интересов крупных компаний региона, образовательных учреждений и научно-исследовательских институтов.

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.<sup>1</sup> 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 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-

---

<sup>1</sup> [http://riav.ru/region\\_news/1465.html](http://riav.ru/region_news/1465.html)

Восточной Азии, в частности с такими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, как Китай, Южная Корея, Япония.

Оценка потенциальных точек роста позволяет отметить, что анализ динамики воспроизводственной структуры экономики России за последние 10 лет позволяет отметить рост доли транспорта и связи по стране на 29 %<sup>2</sup>.

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 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

---

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

движение материальных ресурсов и интеллектуального капитала. Это развитие способствует осуществлению коммерциализации научных разработок и нацелено на поддержание и развитие реального сектора экономики, формирования эффективной транспортной инфраструктуры региона. Её развитие способствует осуществлению приграничной торговли между Китаем. Республика Корея нацелена вкладывать инвестиции в автомобилестроительную отрасль. При этом на уровне Приморского края рассматриваются вопросы принятия программы развития транспортной инфраструктуры и автомобильной отрасли Дальневосточного региона.

Основными торговыми партнёрами на Российском Дальнем Востоке, как уже отмечалось, являются Китай, Южная Корея, Япония. В таблице 1 отражены показатели, характеризующие внешнеторговый оборот в 2006 году<sup>3</sup>.

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

Для сохранения позиций роста товарооборота между Российским Дальним Востоком и ближайшими странами-партнёрами необходимо учитывать экономические функции точек роста, выступающих своеобразным двигателем экономического развития. При этом достигается традиционный мультипликационный эффект, возникающий при развитии любой бизнес-группы в системе транспорта на Дальнем Востоке. Но этот эффект обладает

<sup>3</sup> <http://www.primorsky.ru>

принципиально новым свойством – определить вектор прогрессивных изменений в структуре региональной экономики.

В последнее время экономический рост в России все больше сталкивается с проблемами развития транспортной сети. Принятые за последние годы меры оказались недостаточными для притока инвестиций в этот сектор. Существенное отставание доли грузоперевозок морским и воздушным транспортом в структуре грузовых перевозок Российской Федерации за последние годы являются следствием неразвитости портовых инфраструктур, не отвечающих потребностям современной экономики. Решение указанных проблем возможно посредством формирования в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и создания, таким образом, прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, изменения роли транспортной отрасли в формировании валового национального продукта. Одним из инструментов эффективного решения данных вопросов могут стать портовые особые экономические зоны.

Учитывая стратегические преимущества транспортной составляющей и географического положения России и потенциал ее прибрежных территорий, создание портовых особых экономических зон ускорит интеграцию России в мировую экономику, а также позволит перераспределить мировые потоки товаров и капиталов в интересах Российской Федерации.

К инновационным проектам развития, расширения транспортной инфраструктуры могут быть отнесены инвестиционные проекты 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 лишь с позиций потребителей транспортной продукции, тогда как, с точки зрения

железнодорожной отрасли, инвестиции в расширение сети железных дорог носят характер экстенсивного развития. Однако, как было сказано выше, к категории инновационных проектов следует относить инвестиционные проекты влияющие на уровень сервисного обслуживания при перевозке грузов и пассажиров и влияющие 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 машиностроения и транспортной сети. Генеральной схемой развития железных дорог предусматривается развитие транспортных коридоров, в частности инфраструктуры Транссиба, БАМа, 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.

Главные задачи современных преобразований структуры экономики – стимулировать приток инвестиций в производственный сектор экономики, сформировать уникальную деловую среду для активного развития инновационного бизнеса, производства научно-технической продукции и вывода ее на внутренний и внешний рынок, способствовать диверсификации экономики и развитию транспортной инфраструктуры, стать дополнительным фактором улучшения предпринимательского климата, компенсировать недостатки нашей правоприменительной практики.

Кластеры включают фирмы и организации, связанные выпуском конечной продукции и географическим положением. Такую географическую

близость рассматривают как место накопления «критической массы» человеческого капитала, научного, инновационного и производственного потенциалов. Министерство регионального развития предлагает перейти от политики выравнивания экономического развития регионов к политике поддержки точек роста. Такими точками роста и является Приморский край со своеобразной структурой экономики, научно-техническим и природным потенциалом. На сегодняшний день здесь созданы или планируются к созданию особых экономических зон почти всех основных типов, распространенных в мире: промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные, портовые.

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. В его основе лежит прирост объемов и качество результатов, которые для других подсистем могут выступать в качестве входных ресурсов. Например, доходы населения региона – это потенциал спроса на продукцию и услуги других районов.

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. Он оказывает значительный мультипликативный эффект на экономическое и социальное развитие и тем самым влияет на диверсификацию экономики. 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» (далее – Закон) 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.

Направления развития промышленной политики, в основе которой лежит транспортная система Дальневосточного региона и сервисной деятельности созданы возможности реализации стратегий, программ и проектов. Здесь немаловажную роль играет рынок знаний и информации. Речь идёт о системе подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для современного промышленного комплекса и сферы услуг в регионе.

Для реализации задачи социально-экономического развития требуются высококвалифицированные кадры. Весьма распространённым является мнение о том, что специалистов с высоким уровнем образования и интеллектуальным потенциалом в России сегодня более чем достаточно, что эти кадры в союзе с наукой позволят выйти из кризиса. Анализ реальной ситуации показывает, что с таким мнением трудно согласиться. В отраслях промышленности, определяющих научно-технический прогресс, за годы реформ потеряно свыше 70% производственного персонала. Сегодня сложилась критическая ситуация с сохранением накопленного за долгие годы научного, научно-технологического и производственного потенциала. Главной причиной такого положения является отсутствие необходимой преемственности поколений в работе, недостаточный приток молодых кадров в наукоёмкие производства, способствующие развитию, в частности,

машиностроения, как отрасли, напрямую зависимую и определяющую функционирование транспортной системы, от эффективности которой зависит развитие туристической деятельности на Дальнем Востоке.

Когда идет речь о подготовке кадров для инновационной деятельности, надо видеть обе стороны проблемы. Науке нужны специалисты и менеджеры по коммерциализации разработок. А 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 "заруливанию" перспективных российских разработок на использование за рубежом, в том числе через утечку мозгов и "офшоринг".

Ранее проводимые нами исследования основных тенденций развития интеллектуально-информационного потенциала на региональном уровне подвело к выводу того, 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 студентов и аспирантов средних профессиональных и высших учебных заведений, численности работников, выполнявших научные исследования и разработки, объёме исследований и разработок, лицензий и патентов. Резервы реализации способностей и возможностей по дальнейшему развитию интеллектуально-информационного потенциала организаций региона находят отражение в формировании «точек роста» и способствуют их развитию. 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 отраслями специализации являются рыбная промышленность и лесная отрасль, в которых также прослеживается тенденция формирования кластеров. Однако, они не являются объектами нашего анализа.

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. Конкретная 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.

Новизна проводимого исследования определяется тем, что предлагается относительно новый научный подход к составлению плана развития региона на основе кластерного подхода к выявлению потенциальных точек экономического роста в структуре экономики региона и определению мультипликационного эффекта. Важнейшим потенциалом реализации программ и проектов международного сотрудничества является интеллектуальный потенциал наукоёмких производств, в частности, объектов конверсионных предприятий Приморского края.

Роль образовательного комплекса во внутри- и внешнеэкономической деятельности выступает важным условием развития науки, её интеграции в

промышленное производство, коммерциализации научных разработок и расширении на этой основе коммерческих услуг для обеспечения инновационного развития экономики региона, задействуя как сервисный сектор экономики, так и промышленное производство.

Своеобразным примером кластера 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 потенциальная точка экономического роста 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](http://www.e-rej.ru/Speakers.htm#let_n_rus)
2. Николаева Л.А., Лайчук О.В. Проблемы трансформации структуры в сервисной модели экономики// Проблемы и перспективы российской экономики: Сб. статей Всероссийской научно-практической конференции. – Пенза, 2002.
3. 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.
4. 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.
5. 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., в т.ч. авторских 3, 35 п.л.

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

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

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

9. [http://riav.ru/region\\_news/1465.html](http://riav.ru/region_news/1465.html)