

УДК

ББК

Николаева Лидия Александровна

**кандидат экономических наук, доцент Владивостокского
государственного университета экономики и сервиса**

Nikolaeva Lidia Alexandrovna

**Инновационный потенциал в инфраструктурном обеспечении
экономического роста региона**

**Innovation potential in the infrustructure ensuring
of the economic growing in the region**

Раздел: «Региональное и отраслевое развитие»

Ключевые слова:

Инновационный потенциал, инфраструктурная обеспеченность, инновационно ориентированный подход, экономический рост, точки роста.

The Keywords:

Innovation potential, supply of infrustructure, innovation-oriented approach, economic growing, points of the growing.

Аннотация.

Рассмотрены вопросы развития инновационного потенциала и возможности его использования для обеспечения экономического роста (на примере Приморского края Дальневосточного региона). Выявлены факторы, оказывающие влияние на развитие потенциальных точек экономического роста как базисных инноваций. Дана краткая оценка экономической ситуации на анализируемой территории. Охарактеризованы положительные и отрицательные стороны функционирования инновационной инфраструктуры с целью обеспечения экономического роста региона.

The Abstract.

The article is devoted to discussion of the issues of development of the innovation potential and the possibilities of its use for securing of economic development (Primorsky region is taken as an example). The factors influencing on

development of the potential points of economic development as basic innovations are determined. Brief description of economic condition of the territory being researched is given in the article. Positive and negative features of functioning of innovation infrastructure with the purpose of securing of economic development are characterized.

В современной экономике осуществляется переход к инновационно ориентированной модели развития, что требует смены структурных приоритетов и усиления роли инновационных процессов в обеспечении устойчивого экономического роста регионов и страны в целом. В связи с этим возникает необходимость более глубокого научного анализа инновационного потенциала, который является концептуальным отражением феномена инновационной деятельности и характеризует различные аспекты инфраструктуры, а также определяет их значимость для развития соответствующих отраслей и сфер хозяйствования. Этими обстоятельствами объясняется актуальность исследования проблем максимального использования возможностей субъектов РФ, ориентирующихся на результирующие нововведения при формировании эффективной структуры экономики для обеспечения конкурентоспособности и повышения степени устойчивости своей деятельности на национальном и мировом рынках. Решение вопросов инвестиционного и инфраструктурного обеспечения экономического роста региона придаёт работе прикладной характер, отражающий интересы государственного и частного предпринимательства.

В инновационной экономике приоритетным направлением развития является формирование полюсов роста и особых экономических зон, что ставит перед исследователями задачу определения путей использования инновационного потенциала для создания эффективной структуры экономики и организационной структуры управления её стратегическим развитием. «Точки роста» как базисные инновации обладают свойствами полезности в социально-экономическом и производственном направлениях. В процессе своего развития они распадаются на множество новых инновационных производств,

увеличивающих предельную отдачу капитала и позволяющих создавать условие снижения удельных издержек в целом по экономике. Это условие создает благоприятное поле для формирования множества новых производств и взаимопроникновения инноваций не только в производственный и обслуживающий процессы, но и способы управления региональным развитием.

Немалый резерв роста экономики заложен в инновационном потенциале, анализ развития которого в качестве объекта исследования позволил выделить инфраструктуру Дальневосточного региона. Работы многих российских учёных и экспертов свидетельствуют о низкой инновационной активности отдельных территориальных образований. Несмотря на наличие конкурентных преимуществ, большинство территорий сталкивается с проблемой неэффективного управления системой инфраструктурного обеспечения современных инновационных преобразований.

В условиях глобальных вызовов крупные регионы России с колоссальным ресурсным потенциалом остро нуждаются в структурировании и в пространственной организации. Говоря о Восточной Сибири и Дальнем Востоке, предлагается формирование двух макрорегионов – Прибайкальский и Российский Дальний Восток. Пример комплексного освоения территории – это первый этап реализации проекта в рамках федеральной целевой программы «экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года». Закладывается база для формирования мощного территориально-производственного кластера, который бы учитывал конкурентные преимущества региона. Конкурентными преимуществами территории, способствующими формированию эффективной инфраструктуры региона, являются выгодное экономико-географическое положение, наличие ресурсной базы, а также научно-производственный и интеллектуальный потенциалы, рассматриваемые как инновационный потенциал, развитие которого подводит к экономической интеграции Российского Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанский регион благодаря активизации перспективных «точек роста», способствующих преодолению чрезмерной региональной дифференциации и

укреплению позиции Дальневосточного региона на мировом уровне (на примере развития Приморского края). Однако характерной чертой предпринимательства является тесная, хотя и противоречивая связь бизнес-структур с государственным аппаратом. Во-первых, сохраняется определенная часть полугосударственных предприятий, которые были приватизированы не полностью, и поэтому их нынешние руководители должны учитывать возможности государственного вмешательства в управление этими фирмами. Во-вторых, очень высока зависимость даже целиком частных компаний от государственного аппарата из-за высокой степени бюрократизации, в том числе и хозяйственной. Эти обстоятельства являются одной из причин инфраструктурного ограничения хозяйственной деятельности региона, несмотря на немалые возможности и резервы, заложенные в инновационном потенциале, который сосредоточен во многих организациях инновационной инфраструктуры Приморского края. Наиболее передовыми из них являются Дальневосточный региональный центр коммерциализации научно-технических результатов, «Бизнес-инкубатор» Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, Окружной коучинг-центр по венчурному предпринимательству в Дальневосточном федеральном округе, Центр научно-технического и инновационно-технологического сотрудничества России с АТЭС и другие структуры.

Функционирование этих организаций базируется на кластерном подходе и характеризуется такими составляющими, как правовая и информационная инфраструктура, специализированные инновационные центры и финансовые институты, способствующие стимулированию НИОКР в интересах развития промышленности и регулированию процессов передачи результатов исследований в сферы их использования и направленные на решение задачи ускоренного формирования инновационной бизнес-среды.

В проводимых исследованиях был осуществлен экспертный анализ, позволивший сопоставить интеллектуальный и информационный потенциалы отдельных инновационно активных организаций Приморского края, в

частности, предприятий транспорта и перерабатывающей промышленности¹. Были также рассмотрены такие направления, как туристско-рекреационная деятельность и транспортная система. Они, в свою очередь, объединены системой образования и подготовки кадров для отмеченных сфер хозяйствования, в которых заложен немалый потенциал на уровне трёх ведущих вузов Приморского края – Дальневосточного государственного университета, Дальневосточного государственного технического университета и Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. Указанные вузы готовят специалистов, деятельность которых нацелена на поддержание конкурентоспособности соответствующих фирм. Кроме того, отмеченные сферы деятельности определяют условия расширения мировых хозяйственных связей со странами Юго-Восточной Азии, в частности с такими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, как Китай, Южная Корея, Япония.

С учетом сложившихся тенденций, факторов и конкурентных преимуществ в Дальневосточном регионе именно транспортная, образовательная и туристско-рекреационная сферы обеспечивают возникающий мультипликативный эффект, в результате максимального использования всех элементов инновационного потенциала, что ведет к росту инновационной активности в организациях и на предприятиях отраслей специализации региона, и следовательно, стране в целом.

Достижение цели стимулирования и развития и потенциальных точек экономического роста может осуществляться за счёт снижения законодательных барьеров в инвестиционной деятельности, а также таких инструментов, как система совместного финансирования инновационных проектов со стороны заинтересованных субъектов, включая крупные финансово-промышленные группы. При этом необходимо создавать стимулы для структурной и организационной перестройки экономики на основе частно-

¹ Николаева Л.А., Лайчук О.В., Формирование интеллектуально-информационного сектора экономики и проблемы оценки его потенциала. Владивосток, 2007.

государственного партнерства и обеспечивать использование лизинговых и концессионных механизмов финансирования инвестиционных и инфраструктурных проектов на региональном уровне. Большое значение будет иметь развитие практики максимально тесного взаимодействия с предпринимательскими ассоциациями в целях выработки политики муниципального развития и реализации Федеральных целевых программ². Необходимо проведение политики по выявлению возможностей развития экономических кластеров на территориальном уровне. Дальневосточный регион, обладая значительным транспортным потенциалом, должен иметь соответствующую высокоразвитую транспортно-логистическую систему. Согласно программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» более 26 млрд. р. будет вложено в транспортный комплекс. Практика показывает, что от того, насколько развита транспортная инфраструктура, напрямую зависит конкурентоспособность не только региона, но и страны в целом. Однако, имея значительный транспортно-транзитный потенциал, Дальневосточный регион в настоящее время не может включиться в мировую транспортно-логистическую систему из-за значительного разрыва в развитии инфраструктуры региона. Однако, тенденции таковы, что в южной части Дальневосточного региона сосредоточено около 90% транспортных мощностей, которые обслуживают сопредельные страны северо-восточной Азии – Японию, Китай и Южную Корею. Одним из главных препятствий реализации инновационного потенциала и приходу зарубежных компаний на рынок Дальнего Востока России является низкое качество гостиничного сервиса, транспортного и бытового обслуживания, личная и экологическая опасность. По оценкам журнала «Эксперт» доля криминальной составляющей наряду с политической составляющей инвестиционных рисков большинства регионов Дальнего Востока является очень высокой и продолжает стабильно расти в течение последних 10 лет. Для Приморского края криминальный риск достигает более 80%.

² <http://rost.ru/main/totals/02/02.shtml>.

Проведенное исследование реально сложившейся ситуации, несмотря на выявленный достаточно высокий уровень качества научно-производственного и интеллектуального капитала, позволяет отметить низкий уровень технологического обслуживания, неудовлетворительное состояние социальной инфраструктуры и недостаточное использование потенциала инвестиционной привлекательности Дальневосточного региона. О причинах, сдерживающих общую инвестиционную активность предприятий Приморского края, уже давно ведутся различные дискуссии, обсуждается влияние неполной развитости инструментов рынка финансовых услуг, дефицита оборотных активов, высокой ставки рефинансирования, отсутствия интересных проектов для совместной их реализации с иностранными инвесторами. Негативное влияние на эффективность взаимодействия бизнес-структур оказывает недостаточно эффективная система управления активами и ресурсами. Эта проблема затрагивает не только теоретический, но и практический характер мезоэкономического уровня, касаясь качества внутрикорпоративного менеджмента, процесса определения индивидуальных акцентов управленческого учета и параметров общего ведения бизнеса. Подобные узкие места в процессах корпоративного регулирования неизбежно касаются компаний различного масштаба. От успешного решения таких проблем зависит процесс дальнейшего формирования климата бизнес-среды Приморского края и возможность освоения будущих глобальных инвестиционных потоков с большей финансово-экономической и социальной эффективностью для реализации цели инфраструктурного обеспечения экономического роста региона.

Несмотря на негативные условия, в регионе качественно изменился уровень инфраструктурного обеспечения, что выражается в увеличении количества финансово-кредитных учреждений, логистических фирм, страховых и лизинговых компаний. Это говорит о том, что в Приморском крае имеется немалый резерв, использование и развитие которого в условиях инновационных преобразований, базируются на устойчивых традициях многоотраслевого

промышленного комплекса, поддерживаемых высококвалифицированными кадрами.

Формирование социальной инфраструктуры за счет развития потенциальных точек экономического роста позволит реализовать проект развития Дальневосточного региона на основе государственно-частного партнерства с привлечением средств из Инвестиционного фонда РФ. Туристско-рекреационная сфера является активным источником поступлений иностранной валюты и оказывает влияние на социальную, культурную и экологическую среду, а также на платежный баланс страны. Однако наряду с возможностями реализации задач по обеспечению экономического роста региона и достижению конкретных показателей необходимо сказать о барьерах, которые мешают нормальному развитию образования. Главное препятствие – не только несовершенная законодательная база, но и недостаточное число квалифицированных менеджеров системы образования, готовых взять на себя ответственность по реализации долгосрочных программ, поскольку результаты изменений будут заметны лишь через 5-10 лет последовательной и зачастую непопулярной работы, которая требует немалых капиталовложений и не обеспечит быстрой оборачиваемости капитала. Хотя многие и осознают снижение качества российского образования и не доверяют общественным реформам, гораздо меньшее число людей признает необходимость серьезных, иногда болезненных мер при переходе на инновационный путь развития.

Безусловно, в рамках статьи невозможно более подробно охарактеризовать проблемы, возможности и перспективы развития инновационного потенциала, способствующего формированию эффективной инфраструктуры. Вместе с тем тенденции, показывающие инфраструктурные взаимосвязи, позволяют сделать вывод, что по мере перехода к инвестиционно ориентированной модели развития региона неизбежна смена структурных приоритетов по всем направлениям хозяйственной деятельности. Ускоренные темпы экономического роста Дальневосточного региона в рамках выполнения приоритетных задач федеральной целевой программы могут быть достигнуты

благодаря достаточно высокому уровню развития инновационного потенциала и конкурентным преимуществам региона. Создание организационной структуры управления по кластерному типу может быть осуществлено путем сочетания интересов и более тесной взаимосвязи бизнеса и организаций инновационной инфраструктуры за счет снятия законодательных барьеров и инфраструктурных ограничений. Приморский край как один из крупных регионов на Российском Дальнем Востоке располагает немалым инновационным потенциалом, благодаря которому в краткосрочной перспективе возможно создать благоприятную среду для экономического роста не только на уровне Дальневосточного региона, но и страны в целом.

Николаева Лидия Александровна
Nikolaeva Lidia Alexandrovna

кандидат экономических наук, доцент
Владивостокского Государственного университета экономики и сервиса
Кафедра Мировой экономики и экономической теории
8-4232-40-42-16
8-914-707-13-16
Lidia.nikolaeva@vvsu.ru
Nlidia@mail.ru
690062, г. Владивосток,
ул. Днепровская, 51, кв. 70