

Потеев Д.А.

УДК 338.242:338.47 (477.75)

ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ИННОВАЦИОННОГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО РАЗВИТИЯ ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Актуальность. Преодоление финансово-экономического кризиса и переход России на этап послекризисного развития требует формирования инновационной модели национального хозяйства. Модернизация экономики, исходя из современных тенденций мирового хозяйства, где кардинально и постоянно меняется конкурентная среда, не может быть кратковременным и быстротечным процессом. Потребуется не одно пятилетие напряжённой и всесторонней продуманной работы. Для огромной по территории России центр тяжести этой деятельности должен быть непременно перенесён на региональные уровни. Каждый регион должен чётко обозначить перспективы своих конкурентных преимуществ и сформировать стратегию их использования. Обеспечить инновационность технологий быстро и одновременно во всех сферах – нереальная задача.

Целью научной публикации автор ставит обоснование приоритетных направлений и конкурентных преимуществ инновационного развития конкретного региона – Южного федерального округа России. Методология выбора названных направлений может служить алгоритмом решения данной проблемы для обоснования конкурентных преимуществ любого региона и в разных странах.

Исследование. Практика многих стран мира подтверждает теорию М. Портера о том, что обновление производства и предпринимательства – главные двигатели конкурентного преимущества страны или региона. Обеспечение конкурентоспособности страны, региона или фирмы это не разовая, легко решаемая задача, а постоянный риск и поиск нового, постоянное обновление. В конкуренции нет равновесия. Конкуренция – это непрерывно меняющийся ландшафт, на котором появляются новые товары, новые пути маркетинга, новые производственные процессы и новые рыночные сегменты. Длительный застой, неизменная производительность в какой-либо отрасли очень скоро будет превзойдена конкурентами благодаря прогрессу. Возникает опасность потерять имеющиеся преимущества. В теории это получило название эффекта «ускользающих конкурентных преимуществ».

Конкурентоспособной и преуспевающей делает страну не только и не столько сравнительные факторные преимущества, дешевая рабочая сила или старания правительства. Успеха добиваются фирмы, компании удачно выбравшие регион в качестве национальной базы размещения элементов своего бизнеса.

Регион или отдельная страна становится национальной базой размещения конкурентоспособной компании в случаях присутствия следующих показателей:

1. В регионе имеются необходимые параметры факторов производства, которые нужны для успешной конкуренции. В их числе природные факторы, квалифицированная рабочая сила, транспортная и иная инфраструктура.
2. Параметры спроса («условия спроса»), то есть наличие и характер спроса на внутреннем рынке продукции, предлагаемой отраслями региона.
3. Наличие в регионе сопряженных и поддерживающих отраслей, конкурентоспособных на мировом рынке. Поддерживающие (или «родственные») отрасли имеют общие виды деятельности и располагают каналами сбыта, системой поставщиков, учреждениями развития и т.п.
4. Фирмы региона имеют долгосрочные стратегии, согласованные с условиями и задачами региона. Их структура, управление адекватны характеру конкуренции на внутреннем рынке и постоянно обновляются.

При этих условиях, прежде всего, возможно обеспечить устойчивую конкурентоспособность региона, а эффект «ускользающих конкурентных преимуществ» становится маловероятным.

Обновление государственной экономической региональной политики предполагает решение, по крайней мере, следующих задач:

- сокращение диспропорций в уровне развития отдельных территорий;
- стимулирование ускоренного (по сравнению со средним по РФ) роста в наиболее отсталых в экономическом отношении регионах;
- выработка действенного механизма регулирования устойчивого и ускоренного развития экономики регионов;
- повышение эффективности функционирования региональной экономики.

Определение понятия «регион» самым непосредственным образом связано с установлением его границ. Регион – область, район, часть страны, отличающаяся от других областей совокупностью естественных и (или) исторически сложившихся, относительно устойчивых экономико-географических и иных особенностей, нередко сочетающихся с особенностями национального состава населения [1]. Обоснование границ региона Х. Зиберт считал необходимой предпосылкой любой теории

территориального развития. Он указывал на возможности установления явно искусственных границ и невозможности идеального деления территории страны на регионы [4]. Любую местность можно представить, в свою очередь, как совокупность очень большого числа мелких участков.

Существует два основных подхода в формировании моделей регионального роста и повышения его конкурентоспособности. Первый – это использование аналогичных моделей роста экономики страны в целом, т.е. макроэкономических моделей. Второй базируется на экономической динамике, продиктованной поведением отдельных доминирующих в регионе предприятий, т.к. их развитие в основном определяет экономический рост региона. Этот подход можно назвать микроэкономическим моделированием, а с региональной экономикой он связан теорией размещения производительных сил.

Экономика Южного федерального округа (ЮФО) является диверсифицированной и требует комплексного подхода в осмыслении задач повышения конкурентоспособности субъектов финансово-хозяйственной деятельности, ее образующей.

ЮФО относится к числу основных житниц России, при этом вклад региона в общероссийское производство за последнее десятилетие практически удвоился. Основные конкурентные преимущества АПК региона связаны с относительно благоприятными природными условиями, которые омрачаются лишь засушливостью южных районов, где испарение вдвое превышает количество выпадаемых осадков. ЮФО лучше многих других регионов России сохранил трудовые ресурсы в сельской местности, что также является важным конкурентным преимуществом наряду с высокой степенью урбанизированности и наличием мощной агломерации, положительное влияние которой проявляется как напрямую через связи с городами, так и опосредованно, поскольку в пригородах всегда лучшая трудовая и инвестиционная обеспеченность, лучшая инфраструктурная обустроенность территории, лучшие кадры.

Специализация сельскохозяйственных предприятий ЮФО во многом соответствует природным условиям региона, однако продуктивность земель и скота имеет пригородно-периферийный градиент. Такое распределение урожайности устойчиво и не связано ни с кризисом, ни с природными предпосылками. По-прежнему остается сложной ситуация в отрасли молочного скотоводства. Допущено резкое сокращение поголовья крупного рогатого скота. Вся сельскохозяйственная сфера ЮФО нуждается в кардинальной реорганизации, направленной на улучшение использования сельскохозяйственных земель, на создание крупнотоварных хозяйств как наиболее эффективных и конкурентоспособных форм организации аграрного производства. Мелкие личные и фермерские хозяйства должны быть обеспечены сетью агротехнических, ветеринарных и торгово-закупочных предприятий, услуги которых должны оказываться на кредитной основе, в достаточном объеме и по приемлемым для аграриев ценам.

Достижения в сферах промышленности, сельского хозяйства возможны только при активизации научно-технической деятельности в регионе. Научно-технической деятельностью в ЮФО непосредственно занимаются в основном организации государственной формы собственности: отраслевые и высшие учебные заведения. Основными источниками финансирования научно-технических работ являются средства заказчиков. Обобщая понимание ведущими учёными сущности промышленной политики, мы определяем её как формирование конкурентоспособной промышленности в создании высокотехнологичного, адаптированного к рыночным условиям хозяйствования, а также способного не только удовлетворять региональные потребности, но и принимать активное участие в хозяйственных связях с иными регионами промышленного комплекса.

Транспорт – важнейшая составная часть производственной инфраструктуры ЮФО. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, реструктуризации и подъема экономики, обеспечением конкурентоспособности субъектов хозяйствования, роста уровня жизни населения. Транспортная составляющая – 12,1% ВВП РФ. В кризисных условиях и в процессе выхода из него нужна продуманная транспортная политика, учитывающая особенности этой отрасли и ее роль в экономических и социальных процессах региона.

Одной из основных и наиболее значимых задач, стоящих перед ЮФО, является развитие транспортной инфраструктуры. Причем ее решение – это не только экономическая, но и геополитическая задача, обеспечивающая единство страны как в направлении север-юг, так и в направлении запад-восток. Развитая транспортная инфраструктура региона поможет превратить географические особенности ЮФО в его конкурентное преимущество. В 2008г. Новороссийский морской торговый порт (НМТП) вышел на второе место по объемам перевалки контейнеров в России после С-Петербурга, обогнав порт Восточный (3 место), Калининград (4 место) и Владивосток (5 место). В среднем в год Новороссийским портом (НМТП) обрабатывается около 450 тыс. TEU. Доля НМТП по России по объемам перевалки – 12%.

Имеются все необходимые предпосылки дальнейшего устойчивого роста. С одной стороны, Правительство РФ стало уделять особое внимание состоянию морского транспортного флота и утвердило федеральную целевую программу «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016гг. Общий объем финансирования отрасли 136,5 млрд. рублей. В 2007 году транспортный флот РФ пополнился 16 новыми судами общим дедевейтом 1,3 млн.тонн, в 2008 г. еще 27 судами суммарным дедевейтом 1,6 млн. тонн.

С другой стороны, основные конкуренты на Черном море – порты Украины. Логистика внешнеторговых перевозок Украины и России тесно связана. Однако в силу политических и экономических причин утрачены былые позиции на рынке транспортных услуг. Резко сократились объемы обработки и перевозки российских грузов в портах Одессы, Ильичевска, Ялты, Феодосии, Евпатории, Керчи.

ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ИННОВАЦИОННОГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО РАЗВИТИЯ ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Необоснованно высоко подняла тарифы «Укрзализниця». При этом профильное министерство Украины само финансировать нужды госпредприятий морской отрасли не может, а частных инвесторов ограничивает. К тому же госчиновники за все годы независимости Украины не нашли свободного времени, чтобы написать новые правила перевозок. Судходные компании вынуждены работать по устаревшим правилам (1987 года), которые уже не согласуются с требованиями сегодняшнего дня. Особую тревогу вызывает нормативная документация по вопросам безопасности перевозки пассажиров, багажа и грузов морем.

Развитие транспортной системы еще длительное время должно происходить под государственным контролем. На сегодняшний день в российских морских портах 25% плюс 1 акция принадлежат государству. Вместе с тем, привлечение частных инвестиций необходимо. Для этого нужно создать прозрачное правовое поле, способное обеспечить четкость и определенность планов государства, защиту интересов всех субъектов финансово-хозяйственной деятельности предприятий морского транспорта.

Выводы. Задачи развития транспорта необходимо рассматривать не только на ближайшие годы, но и на более длительные сроки, учитывая три взаимосвязанных подхода к их решению: функциональный, отраслевой и территориальный (региональный). Основопологающей целью при этом является обеспечение стабильного, качественного и надежного транспортного обслуживания хозяйственного комплекса и населения региона с наименьшими издержками. Достижение этой цели возможно только при решении следующих проблем: обеспечение слаженной работы морского, железнодорожного и автомобильного видов транспорта и устойчивого функционирования всего транспортного комплекса; повышение безопасности и качества перевозок; создание предпосылок для финансовой устойчивости и экономического роста предприятий транспорта; развитие и создание новых форм структуры управления транспортным комплексом ЮФО.

Литература:

1. Большой экономический словарь / под ред. А.Н. Азриляна. – 6-е изд. доп. – М.: Ин-т новой экономики, 2004. – 1376 с.
2. Панкратова Е. Транспортная стратегия: взгляд на 20 лет вперед // МЭ, №1. – 2008. – 24 с.
3. Скворцов О.В. Инвестиции в дорожное хозяйство – мера противодействия экономическому кризису / О.В. Скворцов // Транспорт РФ, № 3-4 (22-23) – 2009.
4. Sibert H. Regional Economic Growth: Theory and Policy. Scranton, 1969.

Потеева М.А.

УДК 338.242:656.615

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Актуальность темы исследования обусловлена новым этапом развития национального хозяйства Украины. Постепенное преодоление кризисной ситуации, обеспечение дальнейшего устойчивого развития побуждает к поиску наиболее оптимальных путей модернизации экономики. Ограниченность материальных, финансовых ресурсов, ужесточение международного конкурентного соперничества, ускоренные темпы научно-технического прогресса на мировом уровне – всё это означает кардинальное изменение условий хозяйствования. Каждая отрасль, регион должны выявлять приоритеты собственного перспективного развития, соблюдая при этом общенациональные интересы.

Преодоление экономического кризиса выдвинуло в ряд актуальных проблем поиск и научное обоснование новых направлений развития национального хозяйства Украины. В работах ведущих отечественных и зарубежных ученых, в числе которых Ансофф И., Беседин В.Ф., Геец В.М., Данилишин Б.М., Мочерный С.В., Симоненко В., Чухно А.А., Якубовский Н. и другие, активно обсуждаются проблемы совершенствования хозяйственного механизма. В частности: технологическое обновление производства, новые концептуальные подходы к стратегическому планированию и выбор отраслевых приоритетов развития. Используя в качестве фундаментальных теоретических положений труды указанных ученых, обоснуем мероприятия по улучшению управления транспортной сетью, рассматривая её роль в качестве системообразующей всего национального хозяйства Украины.

Целью статьи является научное обоснование приоритетных задач, стоящих перед транспортной системой страны в послекризисном периоде. Транспорт для Украины может выполнить драйверную роль ускорения экономического процесса в целом. Необходимо выработать предложения по совершенствованию государственного регулирования транспортной инфраструктуры национального хозяйства.