

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.