

ловиях долгосрочной производственной кооперации с ведущей компанией работают различные поставщики компонентов, оборудования, материалов, услуг. Еще один важный уровень - это бизнес-климат, который предоставляет для этого «кластера» человеческие ресурсы и технологии, обеспечивает различные стимулы, включая налоговую систему, административное регулирование и другие факторы.

Мировой опыт показывает, что ключевая роль в повышении конкурентоспособности «кластеров» играет качество таких основных групп ресурсов, наличие которых обеспечивает целесообразность создания технологического кластера, как: природные ресурсы; базовая материально-техническая и производственная инфраструктура; человеческие ресурсы; финансовые ресурсы; научно-технологическая инфраструктура; информационная инфраструктура; административная инфраструктура. В связи с этим именно развитие «кластеров» позволяет более быстрыми темпами развивать существующий бизнес и повысить интенсивность появления новых компаний в рамках этого «кластера». Преимущество «кластеров» состоит и в том, что развитие одного или нескольких головных предприятий, выпускающих конечный продукт, ведет за собой развитие предприятий всей цепи: поставляющих сырье, реализующих сбыт, конструкторских и научных учреждений, а также учреждений, обеспечивающих кадрами.

Но «технологический кластер» - это и социальное понятие. Он образуется в сообществе людей, имеющих схожие экономические интересы. «Кластер» представляет собой способ самоорганизации сообщества для выживания в условиях международной конкуренции, когда снижается значение национальных границ как неких экономических регуляторов. Таким образом, именно те регионы, на территории которых складываются кластеры, становятся лидерами экономики того или иного государства, начиная определять конкурентоспособность национальной экономики. А те географические точки, где нет подобных кластеров, отходят на второй план и, зачастую, переживают сильнейшие социальные кризисы. При этом наиболее динамичное развитие получают те регионы, где сформировались, так называемые, промышленные или инновационные кластеры - комплексы предприятий (промышленных компаний, исследовательских центров, научных учреждений), органов государственного управления и пр. на базе территориальной концентрации сетей специализированных поставщиков, основных производителей и потребителей, связанных технологической цепочкой. Эти комплексы выступают альтернативой секторальному (отраслевому) подходу.

Территориальные промышленные кластеры имеют важное значение для развития предпринимательства, прежде всего для малого и

среднего, так как позволяет предпринимателям создавать новые фирмы, обслуживающие конкретную промышленную нишу. При этом меньшая степень вертикальной интеграции структур внутри кластера облегчает вхождение в него новых фирм. В кластерных структурах облегчается доступ к капиталу, т.к. географическая концентрация фирм имеет большую притягательную силу для венчурных капиталистов, многие из которых сделали свою карьеру на расположенных в этих кластерах отраслях промышленности. Близость большого количества фирм облегчает обмен идеями и передачу знаний от специалистов фирм, входящих в кластер, и начинающих свое дело. Таким образом, именно в создании кластеров заложены три основные составляющие экономического роста: технологические, социально-экономические и ресурсные (саморазвитие) региона. Это и делает кластерный подход одним из наиболее перспективных инструментов развития территорий.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В МЕЖДУГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Кравченко Е.А., Голоскоков М.А.

*Кубанский государственный технологический
университет
Краснодар, Россия*

Система управления междугородными автотранспортными перевозками пассажиров должна отвечать требованиям по полноте и достоверности информации о выполняемых процессах по обслуживанию пассажиров в режиме реального времени. Это требование реализуется применением информационных технологий управления технологическими процессами. Информационная модель представляет собой центральную базу данных с управляющими модулями, обеспечивающими получение необходимой информации.

При функционировании системы создается единое информационное поле, позволяющее получать все необходимые данные для выработки решений и принятия управленческих воздействий на объекты управления. Передача и обмен данными между участниками логистической информационной системы (автовокзалы, автостанции, автокассы, операторы транспортных услуг) осуществляется посредством среды Интернет.

Управляющий модуль строится на основе различных математических моделей и представляет собой программный комплекс задач - это автоматизированные рабочие места «АРМ Директора автовокзала», «АРМ Инженера автовокзала», «АРМ Начальника смены», «АРМ Старшего кассира», «АРМ Кассира», «АРМ Диспетчера», «АРМ Справочное бюро».

Логистическая система пассажирских перевозок предполагает переход в информационном обеспечении на качественно иной уровень. Разрозненная информация должна быть объединена в целостную логистическую систему прозрачную для всех участников цепи. Современные технологии информационного обеспечения и компьютерная техника позволяют решить значительный комплекс задач. Таким образом, согласно семи правил логистики, необходимая информация соответствующего качества и в нужном количестве в необходимое время будет доступна в нужном месте с минимальными затратами нужному потребителю.

Информационная модель должна включать в себя следующие элементы:

- Данные о внегородской транспортной подвижности населения.
- Характеристики процессов перевозки пассажиров.
- Показатели использования автобусов по маршрутам.
- Математическая модель анализа вариантов транспортного обслуживания населения.
- Результаты математического моделирования и прогнозов развития сети обслуживания пассажиров в региональном масштабе.

Учет влияния таких факторов, как культурно-массовые мероприятия, влияния погодных условий и прочих, позволит повысить уровень управления, снизить скачки нагрузки на подвижной состав и удовлетворить спрос на перевозку с требуемым уровнем качества. Точная, полная и своевременная информация позволяет гибко реагировать на изменение спроса. Так, например, по данным о предварительной продаже билетов можно с достаточным уровнем точности определить необходимые дату, время и количество дополнительных автобусов по определенным направлениям перевозки, востребованным у населения.

ОТ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ К ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ КОРПОРАЦИИ

Степанова Н.Р., Макарова С.В.

*Уральский государственный технический
университет УГТУ-УПИ*

Важнейшим стратегическим направлением развития корпорации является рост ее инновационного потенциала, обеспечивающий конкурентоспособность на внутреннем и мировом рынках. Вложения в инновационные разработки считаются одними из наиболее прибыльных видов размещения капитала, в том числе в форме венчурного финансирования. Однако в России указанная тенденция практически не действует. По некоторым оценкам, доля России в мировом наукоемком экспорте продукции гражданского

назначения составляет 0,5%, тогда как доля США – 36%, Японии – 30%, Германии – 16%, Китая – 6%. При этом одна из главных причин подобной ситуации – низкий уровень инвестиций в инновационный сектор. В России они составляют всего 0,3% от соответствующего показателя США.

Не случайно, что в стране в последнее время повышенное внимание стало уделяться вопросам интеллектуальной собственности. Прошла кодификация законодательства в сфере интеллектуальной собственности, а с 1 января 2008 года вступит в силу четвертая часть Гражданского кодекса РФ, посвященная интеллектуальной собственности. Совершенствуется налоговое законодательство в части формирования благоприятных налоговых условий для финансирования деятельности, связанной с интеллектуальной собственностью.

В настоящее время федеральные и региональные власти прикладывают значительные усилия для привлечения внешних инвестиций в высокотехнологичные наукоемкие проекты. Для этого особое внимание уделяется созданию технопарков, бизнес-инкубаторов и венчурных фондов.

На сегодня в России действует около 80 технопарков, предназначенных для координации и развития бизнеса и науки. Большинство из них создано на основе объединения научно-исследовательских институтов, высших учебных заведений и промышленных предприятий, обладающих собственной инфраструктурой. В соответствии с законодательством о государственной поддержке субъектов инновационной деятельности технопарки будут получать субсидии под государственные гарантии. Пока помощь, оказываемая действующим технопаркам, носит избирательный характер и не имеет единого подхода. Однако у государства имеются планы по разработке специальной программы содействия развитию сети технопарков и оказанию помощи в их функционировании.

В России появляются и первые бизнес-инкубаторы, предлагающие предпринимателям совместные офисные площади и помощь в менеджменте. Так, например, в Свердловской области в 2006 г. открылся новый бизнес-инкубатор, построенный на бюджетные средства. Финансирование осуществлялось 50/50 из федерального и областного бюджетов. Бизнес-инкубатор рассчитан на 18–20 субъектов малого бизнеса, которые отбираются на конкурентной основе. Предпочтение отдается наукоемким, инновационным проектам, ориентированным на энергосберегающие технологии. В 2007 г. в городах Свердловской области появились еще три бизнес-инкубатора.

Наряду с развитием технопарков и бизнес-инкубаторов отмечается рост ресурсов венчурных фондов. По предварительным оценкам экспертов, суммарная капитализация всех средств