

УДК 332.142

СОЗДАНИЕ «ТОЧЕК ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА» КАК БАЗОВАЯ СТРАТЕГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ СРЕДЫ ПРИМОРЬЯ**¹Каранцева А.Е., ¹Масюк Н.Н., ²Бушуева М.А.**¹*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: akarantseva@mail.ru, masyukn@gmail.ru;*²*Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова (Ивановский филиал), Иваново, e-mail: bushuev@dsn.ru*

Настоящая статья посвящена тенденциям развития региональных экономик в условиях глобализации. Глобализация внешней среды накладывает серьезный отпечаток на формирование стратегии развития регионов и создание инновационной среды. Авторы обосновывают тезис о том, что инновационная среда в регионе может быть создана за счет создания инновационных зон с особым режимом хозяйствования, которые бы являлись источниками инновационного развития. В условиях политической нестабильности, сложной экономической ситуации, а также с введением различных экономических санкций, наличие базовых импульсов регионального хозяйствования является обязательным атрибутом субъекта. Поэтому Правительство использует сложные организационно-экономические инструменты для поддержания экономики страны на высоком уровне и создания благоприятной инновационной среды в регионах за счет «точек экономического роста». Потенциальные «точки экономического роста» являются катализаторами регионального развития, способствуя достижению высоких социально-экономических результатов. Как результат исследования описаны основные «точки экономического роста» Приморского региона.

Ключевые слова: инновационная среда, точки экономического роста, Приморье, стратегия, экономика региона, базовые импульсы развития, территории опережающего социально-экономического развития, свободный порт Владивосток, международные транспортные коридоры, кластеры, игровые зоны

CREATING THE «POINTS OF ECONOMIC GROWTH» AS A BASIC STRATEGY FOR THE FORMATION OF INNOVATIVE ENVIRONMENT OF PRIMORYE**¹Karantseva A.E., ¹Masyuk N.N., ²Bushueva M.A.**¹*Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: akarantseva@mail.ru, masyukn@gmail.ru;*²*Ivanovo Branch of the Russian Economic University by G.V. Plekhanov, Ivanovo, e-mail: bushuev@dsn.ru*

This article focuses on trends in the development of regional economies in a globalizing world. Globalization of the environment imposes a serious mark on the formation of strategy of development of the regions and the creation of an innovative environment. The authors substantiate the thesis that the innovation environment in the region can be established through the creation of innovation zones with special economic regime that would constitute a source of innovation development. In the context of political instability, the difficult economic situation, as well as the introduction of a variety of economic sanctions, the availability of basic impulses of regional management is a mandatory attribute of the subject. Therefore, the Government uses complex organizational and economic instruments to support the economy of the country at a high level of innovation and the creation of a favorable environment in the regions due to the «growth points». Potential «points of growth» are catalysts for regional development, contributing to the achievement of high socio-economic results. As a result, the study describes the main «points of growth» of Primorsky region.

Keywords: innovative environment, «points of economic growth», Primorye, the strategy, the region's economy, the development of basic pulses, the territory of advancing social and economic development, free port of Vladivostok, international transport corridors, clusters, gaming zones

Стратегическому планированию в последнее время уделяют достаточно большое внимание, что прослеживается в проведении крупных форумов, конгрессов, заседаний по данной тематике как на федеральном уровне, так и на региональном и местном уровнях. Вектор развития сегодня задает Правительство, разработав ряд новых стратегических документов. На это направлена Национальная технологическая инициатива – Программа мер по формированию принципиально новых рынков и созданию условий для глобального технологическо-

го лидерства России к 2035 году, в развитии которой Постановлением Правительства РФ от 18.04.2016 утверждены новые правила разработки и реализации мероприятий («дорожных карт»). Для достижения результатов от проводимой в Российской Федерации модернизации экономики утверждена «Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации на долгосрочный период» [11]. При возникновении новых институтов развития, а также изменении внешних экономических условий происходит актуализация практически

любой стратегии [5]. Актуализация стратегии в основном направлена на детализацию стратегических приоритетов Российской Федерации на территории субъекта, а также на моделирование сценариев социально-экономического развития субъекта и обоснование выбора основного сценария.

Определение приоритетов развития региона является одной из основных задач, которые стоят перед субъектом и должны быть направлены на создание территориального социально-экономического комплекса, основой которого должны стать «точки экономического роста» региона [15]. Такие «точки роста» являются базовыми импульсами регионального хозяйствования, в последствии которых происходит процесс формирования новых видов предпринимательской деятельности и создании новых пространственных образований.

Цель исследования

Целью настоящего исследования является выявление ключевых источников инновационного развития Приморского региона в любых отраслях и сферах деятельности.

Материалы и методы исследования

В Приморье в настоящее время сконцентрировано достаточно большое количество таких пространственных образований, которые имеют ресурсную базу, сложившиеся традиции и потенциал для развития, что, в свою очередь, должно повлечь за собой создание на собственной базе региона узла международной экономической сети. Приморский край переживает сегодня экономическую и культурную интеграцию с приграничными странами Азиатско-Тихоокеанского региона на основе сформированных каналов взаимодействия [6]. Инвестиционная привлекательность региона для стран АТР определяется постепенным переходом региональной экономики от ресурсной к инновационной и модернизацией ключевых отраслей производства. Поэтому в современном видении стратегического управления регионом главным фактором становится не наличие ресурсов, а эффективность их использования [16].

Ключевыми внешними факторами, оказывающими влияние на социально-экономическое развитие Приморья, являются: экономико-географическое положение в федеральном округе, стране, Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также в мире; сравнительный анализ положения Приморья в сопоставлении с крупными городами Азиатско-Тихоокеанского региона и стран Северо-Восточной Азии, степенью включенности в систему глобальных товарных, информационных и финансовых обменов, влияние мировой конъюнктуры и макроэкономической ситуации в Российской Федерации и другие. Ключевыми внутренними факторами, оказывающими влияние на социально-экономическое развитие региона, являются: человеческий капитал и рынки труда, система расселения, природные ресурсы, экономика региона, динамика инвестиционных процессов, социальная сфера и другие.

Приморье на сегодняшний день является инновационно-промышленным и сервисным центром При-

морья и Дальнего Востока, который в свою очередь также позиционирует себя как центр для ведения бизнеса, межрегиональный торговый центр, а также социальный и культурно-досуговый центр. Также, город Владивосток является центром концентрации экономических (производственных) функций, что проявляется в развитии рыночно ориентировочных секторов экономики, прежде всего транспортных услуг и торговли, а также формирования новых секторов экономики [12].

Особые экономические зоны, свободные порты, индустриальные парки, технопарки и другие зоны особого режима хозяйственной деятельности коренным образом изменяют все сферы жизни общества, принося с собой не только финансовое благополучие населения, дополнительные рабочие места, развитую инфраструктуру, ускорение экономического развития, но и возможные экологические проблемы, повышение уровня преступности, усиление «теневого» сектора в экономике. Необходимо предвидеть и стараться минимизировать негативные последствия их деятельности. Именно поэтому необходимо разностороннее изучение лучших образцов мирового и отечественного опыта в области создания и деятельности специальных экономических зон и особенно последствий и изменений в жизни региона, к которым не обратимо приведет создание таких экономических образований.

На пути к созданию на собственной базе узла международной экономической сети проходят следующие фазы развития: центр концентрации производственных функций, региональный производственный центр, международный производственно-технологический город (этапы городского развития).

Возникновение новых «точек роста» экономической активности требует адекватного переформатирования модели пространственного развития города, усиление специализации и расширения функциональности отдельных городских территорий, назначения им новых ориентиров роста [7].

Стоит отметить, что «точки экономического роста» Приморья – это не только инвестиции, но и, как следствие, создание высокотехнологичных производств, научно-образовательных и инновационных центров, развитая инфраструктура города (мосты, дороги, аэропорты, места культурного отдыха, медицинские центры и другие), также все вышеуказанное, влечет за собой создание новых рабочих мест в регионе.

Как уже было сказано, Приморье является ярчайшим примером наличия «точек роста», выступающих в качестве базовых импульсов развития экономики региона. В основном, это связано с заинтересованностью Правительства развивать Дальний Восток, ведь город Владивосток можно смело назвать новым узлом современной экономики АТР. Поэтому на фоне всеобщей кластеризации [8] и сетевизации экономики [3] просматривается тенденция на большое разнообразие «зон развития» как в регионах, так и в стране.

Результаты исследования и их обсуждение

Исследования основных источников инновационного развития Приморья показали, что в качестве базовых импульсов можно назвать следующие «точки экономического роста»: кластеры и территории социаль-

но-экономического развития (ТОСЭР) [9]; свободный порт Владивосток (СПВ); международные транспортные коридоры: Приморье – 1 и Приморье – 2; игорно-развлекательная зона «Приморье» [10]; создание Владивостокской агломерации. Остановимся более подробно на некоторых из них.

Среди *кластеров*, которые сформированы и формируются в Приморье, можно назвать в первую очередь те, которые включены в «Программу стратегического развития Приморского края до 2025 года» [14]:

- кластер по транспортировке и глубокой переработке углеводородов;
- транспортно-логистический;
- рыбохозяйственный, в который, к слову сказать, сегодня готовы войти Хабаровский, Примоский и Камчатский края и Сахалинская область;
- энергопроизводственный.

Большой потенциал и перспективы развития имеют также туристический, судостроительный и медицинский кластеры.

Создание *ТОСЭР* реализует геостратегические и макроэкономические преимущества территории для реализации инвестиционных проектов в сфере обрабатывающих производств, транспортного комплекса и логистики, ориентированных на импортозамещение и экспорт [2]. Примерами уже существующих *ТОСЭР* в Приморском крае являются «Надеждинская», «Михайловская» и «Большой Камень».

Свободный порт – это один из видов свободной экономической зоны: не входящая в состав таможенной территории государства территория порта, включает водные бассейны, причалы и прилегающие участки со складами, мастерскими и подобными сооружениями [4]. В таких портах полностью или частично отсутствуют таможенные пошлины и налоги, действуют льготные режимы ввоза, вывоза и реэкспорта товаров. В России в настоящее время нет подобного налогового и таможенного формата, как «свободный порт» или «порто-франко», зато он достаточно распространен в мире. Традиционно он подразумевает возможность беспошлинного ввоза товаров. Благодаря подобным льготам появились такие центры международной торговли, как Гонконг или Сингапур, поэтому у свободного порта Владивосток большие инновационные перспективы развития.

Свободный порт представляет собой улучшенную с точки зрения налогово-финансовых условий и административных процедур версию территории опережающего развития, которая при этом четко ориентирована на сотрудничество с внешним миром. Его трудно назвать аналогом

известных из мировой практики «порто-франко», поскольку в данном случае речь идет не об отдельно взятом порте и даже не о сугубо прибрежной территории, а фактически обо всей южной части Приморского края, где есть не только морские порты, но и аэропорт, наземные пограничные переходы. При этом в процессе обсуждения и корректировки соответствующего законопроекта некоторые условия работы свободного порта были сделаны еще более благоприятными: территория увеличилась с семи до 12 муниципальных образований, а деление свободного порта на зоны с различной специализацией (промышленная, портовая, технико-внедренческая, туристическая) было исключено. В целом, в отличие от прежнего закона о ТОР, закон о свободном порте вызвал гораздо меньше противоречий и споров. Однако в то же самое время реализация проекта свободного порта на практике натолкнулась на ряд препятствий. Одна из ключевых идей – превращение прибрежной части Приморского края в территорию с максимально облегченным режимом государственной границы осталась на бумаге: быстро реализовать эту идею в российских условиях оказалось делом тяжелым. Безвизовый восьмидневный режим пребывания иностранцев на территории свободного порта так и не заработал. Режим свободной таможенной зоны тоже не функционирует. Иными словами, «ворота во внешний мир», которые можно создать за счет свободного порта в Приморском крае, остаются закрытыми.

Вместе с тем, стоит отметить, что статус «открытого порта» необходим не только для развития города, но и всего Приморья в целом. Порт Владивосток ограничен в развитии, поскольку находится в черте города, больший эффект дало бы распространение зоны на территорию Приморского края. Приморский край является воротами для входа товаров на территорию Российской Федерации, транзитными воротами для поставки грузов в Северо-восточные провинции Китая [1]. Логистика и транспорт играют очень важную роль в развитии экономики Приморья, Дальнего Востока и всей России.

Международный транспортный коридор (МТК) – высокотехнологическая транспортная система, концентрирующаяся на генеральных направлениях транспорта общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. МТК наиболее эффективно функционирует в условиях преференциального режима, включая единое таможенное или экономическое пространство [13].

Расположение портовых мощностей в городе Владивостоке и вокруг него значительным образом сказывается на повседневной жизни и на перспективы развития города. Например, порт Владивосток всегда был в первую очередь элементом Транссиба, важной частью экономики и жизнедеятельности города. Сегодня востребовано новое развитие внешней инфраструктуры порта и города. С другой стороны, ситуация с использованием грузового автотранспорта на городских дорогах требует улучшения: доля грузов, перевозимых автотранспортом по не подходящим для этого городским территориям (туристический, деловой, исторический центр и другие) в дальнейшем должна быть минимизирована. Необходимо эффективное зонирование городских и портовых территорий и транспортно-логистической инфраструктуры внутри и вне города в новых условиях.

Создание Владивостокской агломерации, по мнению представителей исполнительной власти Приморского края, а также экспертов, обеспечит эффективное развитие Приморья на ближайшее время. Следует отметить, что Владивостокская агломерация стала одним из 13 перспективных пилотных проектов по объединению территорий, отобранных Министерством экономического развития Российской Федерации. Вместе с тем, по аналогичному пути идут многие крупные города – Сочи, Тула, Новосибирск [7]. Основными целями развития Владивостокской агломерации явились: обеспечение ускорения экономического роста Приморского края; смещение акцента на многополярность распределения региональных точек роста; образование в перспективе ядра агломерации – мегаполиса с численностью населения более 3 млн человек; формирование комфортной среды для проживания населения; повышение уровня экономической предпринимательской активности.

Таким образом, в Приморском крае ТОСЭР, СПВ, МТК и Владивостокская агломерация выступают в качестве сложных организационно-экономических инструментов, которые в свою очередь являются зонами особого (преференционного) режима хозяйственной деятельности региона.

Выводы

1. Инновационная среда Приморского региона формируется под воздействием вызовов глобализации мировой экономики, в ответ на которые формируются инновационные «точки экономического роста».

2. Эффективное планирование и развитие экономики Приморья должно быть

нацелено на формирование делового и туристического центра, а также портовых, логистических, промышленных, сельскохозяйственных, научных и инновационных площадок.

3. Приморский регион имеет разнообразный спектр «точек экономического роста», основными из которых являются кластеры, территории опережающего социально-экономического развития, свободный порт Владивосток, международные транспортные коридоры и др.

Такое многообразие «точек инновационного роста», по мнению авторов, должно привести к тому, что Приморье станет региональным узлом (хабом) международной экономической сети.

Список литературы

1. Алексеева Л.Ф., Голубев В.Д. Перспективы создания свободного порта Владивосток / Л.Ф. Алексеева, В.Д. Голубев // Стратегия устойчивого развития регионов России. – 2015. – № 26. – С. 85–89.
2. Бандурина Н.В., Коростылев Д.А. К вопросу о создании и развитии территорий опережающего социально-экономического развития в современных условиях / Н.В. Бандурина, Д.А. Коростылев // Государственный аудит. Право. Экономика. – 2015. – № 4. – С. 99–104.
3. Бушуева М.А., Масюк Н.Н., Каранцева А.Е. Кластерно-сетевая парадигма региональной экономики // Вектор науки ТГУ. Серия: Экономика и управление. – 2015. – № 4(23). – С. 15–18.
4. Горчаков В.В. Свободный порт Владивосток: проблемы становления и перспективы развития / В.В. Горчаков // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2015. – № 4 (73). – С. 26–30.
5. Гринчель Б.М. Методология и практика городского стратегического планирования / Б.М. Гринчель, Н.Е. Костылева. – СПб: ИПРЭ РАН, 2000. – 90 с.
6. Загоруйко М.В., Масюк Н.Н., Перфильева О.В. Стратегия выбора бизнес-модели организации и методика оценки степени интернационализации компании // Научное обозрение. – 2015. – № 15. – С. 419–423.
7. Каранцева А.Е. «Точки инновационного развития» Приморья как драйверы экономической динамики / А.Е. Каранцева // Национальная ассоциация ученых (НАУ). Ежемесячный научный журнал. – 2016. – № 5 (21). – С. 36–40.
8. Масюк Н.Н., Бушуева М.А. Инновационное развитие региона на основе кластеризации как формы виртуальной организации компаний // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – № 3. – С. 102–107.
9. Масюк Н.Н., Каранцева А.Е., Бушуева М.А. Дальний Восток России: синергия кластеров и территорий опережающего социально-экономического развития // Научное обозрение. – 2015. – № 13. – С. 182–187.
10. Масюк Н.Н., Матвеева М.В., Бушуева М.А. Дальний Восток России: риски и перспективы создания игорно-развлекательной зоны «Приморье» // Научное обозрение. – 2015. – № 17. – С. 264–268.
11. О стратегии научно-технологического развития Российской Федерации: Указ Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642 // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 49. – Ст. 6887.
12. Официальный сайт Администрации Приморского края, инвестиционный портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://invest.primorsky.ru/> (дата обращения: 17.11.2016).

13. Российско-китайский информационный портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russia-china-eastcargo.com/ru/transport-corridors> (дата обращения: 18.11.2016).
14. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года: Закон Приморского края от 20 октября 2008 № 324-КЗ // Ведомости Законодательного Собрания Приморского края. – 2008. – № 89.
15. Швецов И.В. Концепция «точек роста» и стратегия развития региона / И.В. Швецов // Российский Север: стратегическое качество управления: Спецкурс. Вып. 11 (под ред. Ю.П. Алексеева и А.Н. Алисова). – Москва: ООО «Тайдекс Ко», 2004. – 19 с.
16. Chandler A.D. Strategy and Structure: A Chapter in History of Industrial Enterprises. / A.D. Chandler. – Mass. Cambridge: MIT Press. – 1992. – 724 p.
1. Alekseeva L.F., Golubev V.D. Perspektivy sozdaniya svobodnogo porta Vladivostok / L.F. Alekseeva, V.D. Golubev // Strategiya ustojchivogo razvitija regionov Rossii. 2015. no. 26. S. 85–89.
2. Bandurina N.V., Korostylev D.A. K voprosu o sozdanii i razvitii territorij operezhajushhego socialno-jekonomicheskogo razvitija v sovremennyh uslovijah / N.V. Bandurina, D.A. Korostylev // Gosudarstvennyj audit. Pravo. Jekonomika. 2015. no. 4. pp. 99–104.
3. Bushueva M.A., Masjuk N.N., Karanceva A.E. Klasterno-setevaja paradigma regionalnoj jekonomiki // Vektor nauki TGU. Serija: Jekonomika i upravlenie. 2015. no. 4(23). pp. 15–18.
4. Gorchakov V.V. Svobodnyj port Vladivostok: problemy stanovlenija i perspektivy razvitija / V.V. Gorchakov // Tamozhennaja politika Rossii na Dalnem Vostoke. 2015. no. 4 (73). pp. 26–30.
5. Grinchel B.M. Metodologija i praktika gorodskogo strategicheskogo planirovanija / B.M. Grinchel, N.E. Kostyleva. SPb: IPRJe RAN, 2000. 90 p.
6. Zagorujko M.V., Masjuk N.N., Perfilova O.V. Strategija vybora biznes-modeli organizacii i metodika ocenki stepeni internacionalizacii kompanii // Nauchnoe obozrenie. 2015. no. 15. pp. 419–423.
7. Karanceva A.E. «Tochki innovacionnogo razvitija» Primorja kak dravbery jekonomicheskoy dinamiki / A.E. Karanceva // Nacionalnaja associacija uchenyh (NAU). Ezhesmesjachnyj nauchnyj zhurnal. 2016. no. 5 (21). pp. 36–40.
8. Masjuk N.N., Bushueva M.A. Innovacionnoe razvitie regiona na osnove klasterizacii kak formy virtualnoj organizacii kompanij // Territorija novyh vozmozhnostej. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta jekonomiki i servisa. 2012. no. 3. pp. 102–107.
9. Masjuk N.N., Karanceva A.E., Bushueva M.A. Dalnij Vostok Rossii: sinergija klasterov i territorij operezhajushhego socialno-jekonomicheskogo razvitija // Nauchnoe obozrenie. 2015. no. 13. pp. 182–187.
10. Masjuk N.N., Matveeva M.V., Bushueva M.A. Dalnij Vostok Rossii: riski i perspektivy sozdaniya igorno-razvlekatelnoj zony «Primore» // Nauchnoe obozrenie. 2015. no. 17. pp. 264–268.
11. O strategii nauchno-tehnologicheskogo razvitija Rossijskoj Federacii: Ukaz Prezidenta RF ot 1 dekabrja 2016 g. no. 642 // Sobranie zakonodatelstva RF. 2016. no. 49. St. 6887.
12. Oficialnyj sajt Administracija Primorskogo kraja, investicionnyj portal [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://invest.primorsky.ru/> (data obrashhenija: 17.11.2016).
13. Rossijsko-kitajskij informacionnyj portal [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://russia-china-eastcargo.com/ru/transport-corridors> (data obrashhenija: 18.11.2016).
14. Strategija socialno-jekonomicheskogo razvitija Primorskogo kraja do 2025 goda: Zakon Primorskogo kraja ot 20 oktjabrja 2008 no. 324-KZ // Vedomosti Zakonodatel'nogo Sobranija Primorskogo kraja. 2008. no. 89.
15. Shvecov I.V. Konceptija «toček rosta» i strategija razvitija regiona / I.V. Shvecov // Rossijskij Sever: strategicheskoe kachestvo upravlenija: Speckurs. Vyp. 11 (pod red. Ju.P. Alekseeva i A.N. Alisova). Moskva: ООО «Тайдекс Ко», 2004. 19 p.
16. Chandler A.D. Strategy and Structure: A Chapter in History of Industrial Enterprises. / A.D. Chandler. Mass. Cambridge: MIT Press. 1992. 724 p.