

*Сарычева Маргарита Алексеевна*

студентка

*Шумик Екатерина Георгиевна*

старший преподаватель

ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный  
университет экономики и сервиса»  
г. Владивосток, Приморский край

## **РОЛЬ ФАКТОРОВ ПРИ РАЗРАБОТКЕ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА**

*Аннотация:* в статье ставится задача рассмотреть и проанализировать стратегии развития субъектов, входящих в ДФО. В результате анализа был выявлен ряд негативных факторов, влияющих на предпринимательскую активность в регионе. Особое внимание уделялось специфическим факторам, присущим только данному региону.

*Ключевые слова:* агломерация, глобализация, инвестиции, инновационная активность, малый и средний бизнес, предпринимательство, предпринимательская активность, программа развития, стратегия, стратегическое планирование, товародвижение.

Научно-исследовательской работы в рамках базовой части государственного задания в сфере научной деятельности по заданию №2014/292 за 2014 год «Социально-экономические факторы и инновационные механизмы реализации политики динамичного развития Дальнего Востока».

В странах с рыночной экономикой предпринимательство необходимо для нормального функционирования экономики страны и развития регионов. Актуальными остаются вопросы формирования и выбора экономической стратегии, роль которой велика для предпринимательства.

В условиях глобализации и высокой динамики социально-политических процессов, региональное стратегическое планирование является важной составляющей экономического управления (о чем свидетельствует ФЗ РФ от 28

июня 2014 г. N172). Верно выработанная стратегия развития не «допустит» снижения темпа развития экономик региона и предпринимательской активности. Постоянный учет факторов и усовершенствование программ развития поможет нивелировать негативные факторы и ускорить действие положительных. Необходимо отметить, что большой круг авторов занимается вопросом изучения факторов, влияющих на предпринимательскую активность. Выявление негативных факторов помогает в создании стратегического планирования (предлагаются мероприятия по устранению их влияния).

В работе [1] Терентьевой Т.В., Шеломенцева А.Г. и др. «Агломерационный фактор в контексте территориального развития регионов Дальнего Востока» выделяется несколько инструментов управления пространственным развитием регионов, наиболее перспективным из них является агломерация на базе интеграции конкурентоспособных секторов экономики регионов, которая непосредственно влияет на предпринимательский сектор. Феномен агломерации создает благоприятные экономические условия для предпринимательской деятельности. В целом, это выражается в экономическом росте и активном наращивании человеческого капитала.

Развитие регионов на Дальнем Востоке на основе стимулирования агломерационных процессов может стать мощным инструментом для социально-экономического развития региона, которое, в конечном итоге, выражается в повышении качества жизни населения, повышении устойчивости и конкурентоспособности региональной экономики.

Смирнов В.П. в своей работе «Исследование проблем перехода регионов Дальнего Востока на инновационный путь развития» [2] в качестве актуальных задач выделяет превращение предпринимательского сектора в основной генератор инновационной активности. Уровень предпринимательства, технологий и необходимый объем финансовых ресурсов способствуют возрастанию роли инноваций в социально-экономическом развитии. Только при тесном взаимодействии государства, бизнеса и науки возможен переход экономики на инновационную социально ориентированную модель. При этом важно понимать, что ре-

гиональная специфика может внести изменения в механизм предпринимательского сектора.

По мнению Смирнова В.П., необходимо усовершенствовать оценку инвестиционной привлекательности региона. Инновационное развитие невозможно без инвестиций, поэтому объективная оценка будет побуждать (при положительной оценки) предпринимателей малого и среднего бизнеса к активным действиям.

В монографии [3] ученых Архангельского научного центра затрагивается важность и актуальность развития транспортной сети Приморского края на развитие торговли и экономики региона. Формирование общей логистической инфраструктуры (смежные пространства Японии, Китая, южной части Дальнего Востока России, Монголии, а в перспективе и Корейской Народно-Демократической Республики) способно облегчить международное товародвижение, и тем самым способствовать росту товарооборота стран.

В настоящее время, развитие транспортной системы становится необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста не только Приморского края, но и Российской Федерации, поэтому в целях стратегического планирования должно стоять развитие транспортно-логистической системы Приморского края в соответствие со стандартами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Лексин В.Н. (Скворцов В.В., Швецов А.Н.) в своей статье [4] выделяет один из главных негативных факторов, действующих на экономику города, – высокие и устойчиво растущие цены на продукцию энергетики на территории Дальнего Востока (в частности, Петропавловск-Камчатского городского округа). Однако, неблагоприятное влияние энергетического фактора на развитие городского хозяйственного комплекса может быть существенно уменьшено. Автором предлагается стратегическое планирование, связанное с использованием для нужд города небогатых месторождений камчатского природного газа, но все они требуют серьезной проектной проработки, обстоятельных экономических обоснований и, разумеется, инвестиций.

Нами были проанализированы действующие государственные программы по развитию предпринимательства всех субъектов ДФО и выявлены факторы, влияющие на их экономическое развитие. Важно было выяснить учитываются ли данные факторы в стратегиях развития и как они влияют на экономику страны и региона.

Почти на всей территории ДФО можно выявить общий сдерживающий фактор – слабый уровень развития связи и транспортной сети. Низкий уровень развития транспортной сети вынужденно повышает транспортные тарифы. В первую очередь, это происходит из-за существенного транспортного ограничения (отсутствие ж/д транспорта, недостаточность развития автодорожной сети и низкое качество дорог).

Данный фактор существенно снижает предпринимательскую активность, поэтому его скорейшее устранение необходимо для экономики всех субъектов ДФО, а именно Амурской, Магаданской, Сахалинской области, Ерейской автономной области, Чукотском автономном округе, Республике Саха (Якутии), в меньшей степени данный фактор прослеживается в Хабаровском крае. Устранение, либо снижение негативного влияния данного фактора возможно при совершенствовании тарифной политики относительно данных субъектов ДФО, привлечения инвестиций в транспортную сеть (железнодорожную, автомобильную) и в строительство опорной транспортной сети федерального значения (Якутия).

Одним из важных факторов, определяющих развитие территории, является природно-климатические условия. Влияние данного фактора прослеживается в Сахалинской области, в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Магаданской области и в Ерейской автономной области.

Данный фактор негативно влияет на развитие предпринимательства в субъектах ДФО (кроме Амурской области, Камчатского, Приморского и Хабаровского края). В связи с экстремальными природно-климатическими условиями, повышается составляющая транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров, вследствие чего неизбежное удорожание хозяйственной деятельности

ности, стоимости жизни (стоимость фиксированного набора товаров и услуг в Чукотском АО на 70–80% выше среднероссийских показателей), повышение тарифов на электроэнергию и жилищно-коммунальные услуги.

Необходимо отметить, что именно географическое положение обуславливает ряд следующих негативных факторов, влияющих на экономический обстановку субъектов ДФО: низкий уровень развития транспортного комплекса, изолированность энергорайонов и энергосистем, нерациональное использование потенциала природных ресурсов.

Важной для развития предпринимательства географической особенностью является выход к морю (кроме Еврейского АО и Амурской области). Как отмечается в Стратегиях многих субъектов ДФО, ведущей отраслью является рыбодобывающая и рыбоперерабатывающая промышленность. Отсутствие четкой политики РФ, связанных с прибрежным рыболовством и промыслом лососей (Камчатский край) существенно тормозит развитие данных перспективных отраслей. Проблема распределения квот, основная часть которых выкупается иностранными компаниями, негативно влияет на экономику не только ДФО, но и страны в целом.

Для нивелирования данного фактора необходимо найти решение и разработать четкую политику РФ, которая сможет регулировать экономические отношения, связанные с прибрежным рыболовством.

Важным экономическим показателем является уровень освоения современными инновационными технологиями. На территории ДФО прослеживается низкий уровень данного показателя, что приводит к технической и технологической отсталости производства на территории большинства субъектов ДФО. Поддержка малых инновационных компаний, развитие лизинга и модернизация производства поможет поднять технический и технологический уровень.

В условиях применения санкций против России, тесная рыночная связь со странами АТР положительно влияет на экономику ДФО. В настоящий момент, уже наблюдается постепенное смещение финансовых и инвестиционных потоков в страны АТР. Поэтому можно говорить о более выгодном географическом

положении региона, по отношению к другим. Данный факт привлек внимание государственных органов, и в 2014–2015 годах были созданы и реализованы различные экономические программы, способствующие повышению привлекательности территории ДФО для развития инвестиционной и предпринимательской деятельности. Подписание Федерального закона №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток», вступивший в законную силу 12 октября 2015 года, позволит развивать экономику ДФО за счет расширенного спектра прав предпринимателей и увеличения льгот.

Все представленные факторы оказывают существенное влияние на развитие предпринимательства и отражают текущее и перспективное развитие предпринимательства ДФО.

Политика государства, на наш взгляд, должна быть направлена на создание условий для предпринимательской активности. Этого можно добиться при планомерном нивелировании негативных факторов.

### ***Список литературы***

1. Список использованных источников
2. Терентьева Т.В. Агломерационный фактор в контексте территориально-го развития регионов Дальнего Востока / Козлова О.А., Терентьева Т.В., Шело-менцев А.Г., Макарова М.Н. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.rae.ru/upfs/?section=content&op=show\\_article&article\\_id=6030](http://www.rae.ru/upfs/?section=content&op=show_article&article_id=6030)
3. Смирнов В.П. Исследование проблем перехода регионов Дальнего Востока на инновационный путь развития [Текст] – Журнал «Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление». – Выпуск №4 (68). – 2013. – С. 43–48.
4. Воронина Л.В Факторы устойчивого развития регионов России [Текст] / Воронина Л.В., Грибова Е.В., Губина О.В., Драгилева Л.Ю. и др.; под общей редакцией С.С. Чернова. – Том. – Книга 18.
5. Лексин В.Н. Российский Дальний Восток и его «Региональные столицы»: поиск стратегий развития [Текст] / В. Лексин, В. Скворцов, А. Швецов // Российский экономический журнал. – №9–10. – 2007.