

О приложении ресурсной теории к оценке конкурентных преимуществ региона в области рационального природопользования

М. Н. Рудаков, И. Р. Шегельман

Ресурсная теория (в англоязычной литературе «RBV») ранее разработанная как одно из направлений теории фирм к началу XXI в. превратилась в мощное интеллектуальное течение, охватывающее методологию экономического анализа и управления экономическими образованиями различного уровня и назначения. Она основана на предположении стратегической зависимости внешнего положения экономического объекта в многомерном рыночном пространстве (в разных аспектах такое положение может характеризоваться разнообразными рейтингами, предпочтениями, индикаторами конкурентных преимуществ [1, 2, 3, 4]. Ее основные положения сформулированы следующим образом [5]:

1 – функционирование экономики рассматривается с точки зрения деятельности и взаимодействия самостоятельных фирм;

2 – успех экономической деятельности фирмы в стратегическом плане определяется ее устойчивыми конкурентными преимуществами по сравнению с другими фирмами;

3 – в свою очередь, основным фактором обретения конкурентных преимуществ является наличие под контролем (в том числе в собственности) стратегических ресурсов, т. е. ресурсов, позволяющих осуществлять успешные конкурентные стратегии;

4 – эффективное использование этих ресурсов, в свою очередь, обеспечивается особыми качествами фирмы, именуемыми, по антропологической аналогии, способностями.

Нами сделана попытка приложения ресурсной теории к оценке конкурентных преимуществ приграничного субъекта РФ – Республики Карелия и, как показано ниже, конкретно к оценке влияния на эти

преимущества в области рационального природопользования транспортной инфраструктуры региона.

При этом, опираясь на положения Б. Г. Клейнера, учтена возможность обмена базовыми ресурсами/способностями и то, что, поскольку результативность деятельности системы в общем случае определяется доступом к ресурсам и возможностям их эффективного использования, то устойчивая работа каждой экономической системы требует бесперебойного снабжения ее этими ресурсами/способностями.

Особенности и необходимость интенсивного развития Республики Карелия показаны нами в работах [6, 7, 8] и др. Именно для Республики Карелия весьма актуальны проблемы улучшения инвестиционного климата весьма актуальны для приграничного региона России – Республики Карелия, где восстановление экономики идет медленными темпами, а рост доходов населения и реальной заработной платы замедлился, что требует повышения конкурентоспособности региона и его участия в реализации масштабных инвестиционных проектов прежде всего в области рационального природопользования [9], [10].

Изменению сложившейся ситуации может помочь использование ресурсного потенциала и географической специфики Карелии, а также опыта приграничной Финляндии, реализовавшей в качестве ключевого инструмента промышленной политики кластерный подход и модель инновационного развития, которые позволили ей реализовать структурную перестройку экономики, достойно ответив на вызовы глобализации [11].

Исследования состояния и перспектив экономики Республики Карелия позволяют утверждать, что ее положительная динамика тесно связана с природно-ресурсной направленностью осуществляемых рыночных трансформаций. Все более востребованные в последние годы результаты многолетних геологических исследований, взятые в совокупности с опытом освоения лесных богатств, позволяют утверждать, что природные ресурсы

Республики Карелия обладают колоссальным инновационно-инвестиционным потенциалом.

Специфика географических масштабов российской экономики обуславливает большое значение транспортных издержек, при которых выход на внешние рынки для абсолютного большинства «внутренних» предприятий ограничен (исключение – крупные производители, исторически ориентированные на внешние рынки). В то же время для Карелии близость и протяженность государственной границы предопределяет доступность использования инноваций финских партнеров в бизнесе, науке, образовании и других сферах жизнедеятельности для трансфера знаний, технологий и инноваций.

Наши исследования позволили выделить в структуре экономики Карелии следующие потенциальные для развития кластеры: лесопромышленный; минерально-сырьевой; биоэнергетический; рекреационно-бальнеологический, включающий в качестве подкластера туризм; научно-образовательный кластер.

Приоритетным для Карелии является лесопромышленный кластер, при развитии которого могут быть использованы лесосырьевые ресурсы Карелии, возможность и необходимость наращивания объемов их заготовки и переработки, сохранившийся инженерный и научно-образовательный потенциал региона. Безусловно, при этом может быть успешно использован трансфер финских технологий интенсивного лесопользования, позволяющий нарастить объемы лесозаготовок не менее чем в два раза, а следовательно и трансфер технологий лесопереработки, позволяя резко усилить потенциал приграничной торговли знаниями, технологиями и продуктами.

Уникальное значение имеет недооцененный, к сожалению, потенциал карельского минерально-сырьевого кластера. Опыт строительства Костомукшского горно-обогатительного комбината в свое время убедительно показал потенциал российско-финляндского сотрудничества на территории Карелии. Этот опыт и уникальные минерально-сырьевые ресурсы

Пудожского района республики позволяют поставить задачу формирования названного кластера.

Масштабность и конкурентоспособность ресурсов «Пудожского мегапроекта» обуславливает возможность их использования для снабжения центральных регионов России строительными материалами для жилищного, промышленного и дорожного строительства, для поставки на внутренний и внешний рынок продукции черной металлургии (титано-магнетитовые руды) и цветной металлургии (хромовые, медно-никеливые, платиновые руды), а также для развития ресурсных транзитных коридоров из Карелии в порты Белого и Баренцового морей, в Казахстан, Среднюю Азию, Китай [13], [14].

Безусловно, требуется ускоренное формирование биоэнергетического кластера. Основные биоэнергетические ресурсы Карелии – это древесина энергетического назначения и торф. Древесина энергетического назначения представлена отходами лесозаготовок и лесопереработки, а также дровами. Торф может добываться из месторождений с утвержденными запасами, но также в Карелии существует и множество неразведанных месторождений торфа, запасы которых не исследованы. Основные потребители этих ресурсов – это объекты коммунальной энергетики. Однако, несмотря на то, что сеть котельных Карелии является основным источником тепловой энергии для населения, доля использования биотоплива в сводном балансе потребления топливно-энергетических ресурсов в республике всего 19,5 %. Безусловно, что и здесь широкий простор для трансфера технологий и инноваций.

Нельзя не остановиться на необходимости формирования рекреационно-бальнеологического кластера Карелии. Для этого имеются уникальные возможности, включая природные просторы и исторические достопримечательности региона, наличие слабо используемых территорий для развития туризма и отдыха, лечебные свойства карельских источников и камня (марциальные воды, габозерские грязи, родон, шунгит и др.),

неудовлетворительно вовлеченные в сферу привлечения инвестиций, включая зарубежные, и в сферу развития малого бизнеса.

В стратегических документах приграничного региона – Республики Карелия в качестве основного конкурентного преимущества выделено его географическое положение (наличие самой протяженной границы с Европейским Союзом и транзитное положение региона, обуславливающие развитость внешнеэкономических связей).

Это положение справедливо, но его нельзя рассматривать в отрыве от оценки состояния и перспектив развития транспортной инфраструктуры региона, поскольку:

- транспортная инфраструктура, наряду с энергетической инфраструктурой, географическим положением, природными ресурсами, почвенно-климатическими условиями, кадровым обеспечением и др. входит в число важнейших факторов, обеспечивающих конкурентоспособность региона и является одним из важных рычагов решения рассмотренных в работе [11] проблем привлечения инвестиций в Россию;

- без развитой транспортной инфраструктуры невозможно решить проблему полного и экономически эффективного освоения колоссальных природных ресурсов Республики Карелия, создать условия для ритмичных лесозаготовок, снизив зависимость лесопользователей от погодных условий, повысить сырьевую безопасность лесоперерабатывающих предприятий и даже лесопромышленных регионов в части обеспечения их древесными ресурсами;

- развитая транспортная инфраструктура необходима не только для эффективного освоения природных ресурсов и увеличения объемов их переработки с формированием добавленной стоимости на территории региона, но и для восстановления возобновляемых видов ресурсов, их охраны (например, лесов от незаконных рубок, лесных пожаров), жизнеобеспечения территориально распределенных поселков и городов и др.;

– наличие развитой транспортной инфраструктуры является важнейшим условием повышения инвестиционной привлекательности природных ресурсов, выхода на рынок их освоения, заготовки, транспортировки и переработки крупного бизнеса;

– увеличенные на базе развитой транспортной инфраструктуры объемы экономически доступных для заготовки и переработки природных ресурсов привлекут финансовые и кадровые ресурсы, обеспечат развитие смежных отраслей промышленности и т. п.

Рассмотрение этой проблемы на примере лесного комплекса Республики Карелия [12] показало, что после увеличения вывозных пошлин на круглый лес именно слабо развитая сеть лесовозных дорог вошла в число важнейших факторов, обусловивших резкое снижение объемов лесозаготовок и в свою очередь привело к проблемам с обеспечением сырьем лесоперерабатывающих и лесообрабатывающих предприятий региона.

Согласно анализу в южной части Республики Карелия (Пряжинское, Сортавальское, Ладвинское и Питкярантское лесничества) плотность дорог достигает 3-5 км на 1000 га, а капитального ремонта требует 40-50 % дорог. В то время как на севере Республики Карелия (Пяозерское, Калевальское, Костомукшское и северная часть Сосновецкого лесничества) и Пудожский район (Пудожское лесничество) существующая плотность дорог находится в пределах от 0,9 до 1,2 км на 1000 га, что в 2-3 раза меньше, чем в южной части Республики Карелия. Более 50 % дорог требуют капитального ремонта и реконструкции (усиление дорожной одежды и перестройки деревянных мостов в связи с увеличением движения тяжеловесного транспорта). Внутри республики дорожная сеть развита неравномерно. Наличие лесовозных дорог в Карелии и их состояние крайне неудовлетворительное и средняя плотность дорог всех технических категорий меньше нормативной в 4-5 раз. Это также подтверждается данными Росавтодора, что до 75 % дорог общего пользования (регионального и межмуниципального значения) на территории Карелии не

отвечают нормативным требованиям. Таким образом, для повышения конкурентоспособности лесного сектора экономики региона в перечне инфраструктурных проблем должна стоять прокладка лесных дорог с доведением обеспеченности дорогами до уровня среднеевропейского – около 10 км на 1000 га леса.

Рассмотрим потенциал транспортной инфраструктуры региона как фактора расширения международных транспортных потоков. Очевидно, что железнодорожные грузоперевозки в большинство североевропейских стран из Китая и Средней Азии, с Урала через Карелию весьма проблематично ввиду значительных транспортных издержек.

В то же время, именно отсутствие железнодорожной и энергетической инфраструктуры сдерживает реализацию «Пудожского мегапроекта», масштабность и конкурентоспособность которого может позволить ему стать ресурсной базой для снабжения центральных регионов России строительными материалами для жилищного, промышленного и дорожного строительства, для поставки на внутренний и внешний рынок продукции черной металлургии (титано-магнетитовые руды) и цветной металлургии (хромовые, медно-никеливые, платиновые руды), а также для развития ресурсных транзитных коридоров из Карелии в порты Белого и Баренцового морей, в Казахстан, Среднюю Азию, Китай. Реализация «Пудожского мегапроекта» в Карелии может быть обеспечена путем строительства проходящей через г. Пудож железнодорожной магистрали Межевьегорск-Коноши и создания источника электроэнергии мощностью не менее 2000 МВт. Это способно активизировать международное сотрудничество и резко повысить роль Пудожского края и Карелии в целом в развитии СЗФО РФ и России в целом и стать фактором расширения международных транспортных потоков, проходящих через Республику Карелия [13], [14]. Напомним, что именно строительство Октябрьской железной дороги в свое время способствовало скачкообразному развитию экономики региона.

Еще одним фактором развития грузоперевозок в Карелии может стать

интенсификация освоения минерально-сырьевых ресурсов (прежде всего высокопрочного щебня) и лесных ресурсов, примыкающих к «малодеятельной» западной ветки железной дороги. Привлечение инвесторов к работе на этой территории способно интенсифицировать развитие примыкающей к этой ветке территорий.

Что же касается динамики пассажиропотока, то перспективы его увеличения, как железнодорожного, так и автомобильного, связаны, прежде всего, с развитием рекреационного кластера Республики Карелия, С учетом этого акцентируем внимание на том, что для интенсификации региональных и межрегиональных потоков грузов и населения необходимо усковренное повышение качества и обустройства автомобильных дорог, совершенствования автомобильной дорожной инфраструктуры и проч.

Таким образом, конкурентные преимущества Республики Карелия, связанные с состоянием и развитием его транспортной инфраструктуры достаточно противоречивы. С одной стороны, ее состояние сдерживает инвестиционную конкурентоспособность ее природных ресурсов, полноту и эффективность их освоения, что особенно наглядно видно на примере постоянно остающегося актуальным Пудожского мегапроекта. С другой стороны – именно потенциал природных ресурсов региона определяет перспективность развития транспортной и энергетической инфраструктуры региона. Учитывая то, что Республика Карелия относится к дефицитным регионам, самостоятельно, без поддержки федерального центра разрешить это противоречие, не имея для этого достаточных ресурсов, не сможет. Именно поэтому и с учетом географического положения региона целесообразна поддержка федеральным центром инициированных республиканскими властями масштабных инновационных программ по реализации «Пудожского мегапроекта», «Карельского рекреационного кластера» и программ по развитию его транспортно-энергетической инфраструктуры.

С учетом вышеизложенного, трансформируя принципы ресурсной теории

в приложении к региональной экономике, можно сформулировать следующие положения:

– конкурентные преимущества региона в области рационального природопользования в значительной мере определяются состоянием и потенциалом развития его транспортной инфраструктуры, которая, наряду с энергетической инфраструктурой, географическим положением, природными ресурсами, почвенно-климатическими условиями, кадровым обеспечением, деловым климатом и др. входит в число важнейших факторов, обеспечивающих конкурентоспособность региона;

– основной фактор обретения конкурентных преимуществ за счет наличия контроля и управления использованием стратегических ресурсов (природных, инфраструктурных и др.), позволяющих осуществлять успешные конкурентные стратегии весьма ограничен для бюджетодефицитных регионов;

– бюджетодефицитный регион в стратегическом плане ограничен в возможности получения устойчивых конкурентных преимуществ по сравнению с регионами без поддержки федерального центра;

– Республика Карелия может получить серьезные конкурентные преимущества в области рационального природопользования благодаря своему географическому положению и природным богатствам только опираясь на серьезную поддержку федерального центра путем включения в государственные программы инициированных республиканскими властями масштабных инновационных программ по реализации «Пудожского мегапроекта», «Карельского рекреационного кластера» и программ по развитию его транспортно-энергетической инфраструктуры.

Список литературы:

1. Катькало, В.С. Эволюция теории стратегического управления [Текст]: автореф. дис. ... докт. экон. наук: 08.00.05. – СПб.: СПбГУЭиФ, 2007. – 47 с.

2. Осадник, В. Значение интеграции рыночного и ресурсного подходов для стратегического управления предприятием [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://vasilieva.narod.ru/ptpu/13_4_01.htm (доступ свободный). – Загл. с экрана. – Яз. рус.
3. Barney, J.B. Firm resources and sustained competitive advantage [Текст] // Journal of Management. – 1991. – № 17 (1). – Pp. 99–120.
4. Conner, K.R. Prahalad, C.K. A resourcebased theory of the firm: Knowledge versus opportunism // Organization Science. – 1996. - № 7(5). – Pp. 477-501.
5. Клейнер, Г.Б. Ресурсная теория системной организации экономики [Текст] // Российский журнал менеджмента. – 2011. Т. 9. – № 3. – С. 3–28.
6. Рудаков, М.Н., Шегельман, И.Р. Стратегия социально-экономического развития Республики Карелия: мифы и реалии [Текст] // ЭКО. – 2013. – № 11. – С. 129-144.
7. Рудаков, М.Н., Шегельман, И.Р. Приграничное экономическое сотрудничество: необходимость новой парадигмы [Текст] // Глобальный научный потенциал. – 2013. – № 2(23). – С. 76-79.
8. Шегельман, И.Р., Рудаков, М.Н. Ресурсы Республики Карелия как основа формирования рекреационного кластера региона [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», – 2013. – № 2. – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n2y2013/1643> (доступ свободный). – Загл. с экрана. – Яз. рус.
9. Шегельман, И.Р. Ресурсный потенциал как фактор развития приграничного региона [Текст] / И. Р. Шегельман // Наука и бизнес: пути развития. – 2012. – № 12(18). – С. 101-103.
10. Рудаков, М.Н., Шегельман, И.Р. Формирование технологической платформы лесного сектора России как фактор повышения доходов лесопромышленных регионов России [Электронный ресурс] // Инженерный вестник Дона. – 2012. – № 3. – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/latest/n3y2012/886/> (доступ свободный). – Загл. с экрана. – Яз. рус.

11. Шегельман, И.Р., Рудаков, М.Н. Проблемы привлечения инвестиций в Россию: оценки финских исследователей [Текст] // Перспективы науки. – 2012. – 12(39). – С. 144-136.
12. Шегельман, И.Р., Петухов, Р.А., Щукин, П.О. Ресурсный подход к развитию региональной сети лесовозных дорог [Текст] // Перспективы науки. – 2011. – № 11(26). – С. 188-191.
13. Шегельман, И.Р., Рудаков, М.Н., Щукин, П.О. Инновационно-ресурсный потенциал региона: «Пудожский мегапроект» [Текст] // Микроэкономика. – 2011. – № 2. – С. 121-124.
14. Шегельман, И.Р., Щукин, П.О. Пудожский мегапроект – опыт разработки модели регионального развития на основе ресурсного подхода // Новые информационные технологии в целлюлозно-бумажной промышленности и энергетике: материалы IX межд. науч.-техн. конф. – Петрозаводск, 2010. – С. 71-73.