

УДК 332.1

*В. В. Крюков, Н. С. Мартышенко*

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток,  
e-mail: natalya.martyshenko@vvsu.ru

## РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

**Ключевые слова:** государственная инновационная политика, промышленные кластеры, инвестиции, регион, переработка углеводородов, инфраструктура.

Приморский край имеет особое геополитическое значение для России. От успеха реализации государственной инновационной политики в регионе зависит установление длительных экономических связей всей страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Эффективная инновационная политика призвана обеспечить синергию науки и производства, управления, сферы услуг и прочих отраслей социально-политического пространства. Государственная инновационная политика в Приморском крае ориентирована на осуществление новой промышленной революции на базе крупных промышленных кластеров. В работе рассматриваются инновационные характеристики глобальных кластеров, которые должны обеспечить конкурентное преимущество всей России. Новые возможности возникают с увеличением пропускной способности Транссиба. В последние годы существенно возросла роль Приморского края как конечного узла газопроводной системы «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» и нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Это позволило развивать в крае крупный кластер по переработке углеводородов. Развитие экспортного потенциала переработки углеводородов породило мощный кластер судостроения. Новый судостроительный комплекс призван создать собственный танкерный флот. Здесь строятся самые мощные в мире ледоколы, которые будут обеспечивать круглогодичную перевозку грузов по Северному морскому пути. Высокотехнологичные производства, способные конкурировать на мировом уровне, обеспечиваются концентрацией интеллектуальных ресурсов.

*V. V. Kryukov, N. S. Martyshenko*

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok,  
e-mail: natalya.martyshenko@vvsu.ru

## THE ROLE OF STATE POLICY IN THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF PRIMORSKY KRAI

**Keywords:** state innovation policy, industrial clusters, investments, region, hydrocarbon processing, infrastructure.

Primorsky Krai is of particular geopolitical importance for Russia. The establishment of long-term economic ties of the entire country with the countries of the Asia-Pacific region depends on the success of the implementation of state innovation policy in the region. An effective innovation policy is designed to ensure the synergy of science and production, management, services and other sectors of the socio-political space. State innovation policy in the Primorsky Territory is focused on the implementation of a new industrial revolution based on large industrial clusters. The paper examines the innovative characteristics of global clusters, which should provide a competitive advantage for the whole of Russia. New opportunities arise with the increase in the transmission capacity of the Transsib. In recent years, the role of the Primorsky Territory as the final hub of the Sakhalin – Khabarovsk – Vladivostok gas pipeline and the Eastern Siberia – Pacific Ocean oil pipeline has significantly increased. This made it possible to develop a large cluster for the processing of hydrocarbons in the region. The development of the export potential of hydrocarbon processing has given rise to a powerful shipbuilding cluster. The new shipbuilding complex is designed to create its own tanker fleet. The most powerful icebreakers in the world are being built here, which will provide year-round transportation of goods along the Northern Sea Route. High-tech industries that can compete at the global level are provided by the concentration of intellectual resources.

В XXI веке инновационный фактор станет самым значимым фактором экономического роста и конкурентной борьбы на глобальном рынке [1, 2]. Переход на инновационную модель экономического роста является адекватной реакцией на внутренние

и внешние ограничения и вызовы, позволяющей рассчитывать на улучшение параметров и качества социально-экономического развития [3]. Цели и методы достижения целей инновационного развития страны закрепляются в инновационной политике государства.

Среди наиболее распространенных определений государственной инновационной политики можно выделить следующие три определения.

Государственная инновационная политика – это законодательная, экономическая, социальная деятельность государственных организаций по созданию благоприятного экономико-правового климата, инновационного потенциала и инновационной культуры для активизации инновационных процессов организаций хозяйствующих субъектов [4].

Государственная инновационная политика – одно из направлений государственной социально-экономической политики, связанное с реализацией комплекса организационных, экономических и правовых мер, направленных на стимулирование инновационного развития [5].

Государственная инновационная политика – это составная часть социально-экономической политики, которая выражает отношение государства к инновационной деятельности, определяет цели, направления, формы деятельности органов государственной власти Российской Федерации в области науки, техники и реализации достижений науки и техники [6].

Инновационная политика государства призвана реализовать важнейшие цели по созданию социального государства, закрепленного в числе основных приоритетов в конституции России. Инновационная политика является важнейшим инструментом ускоренного социально-экономического развития страны и наиболее полного удовлетворения общественных потребностей [7]. Эффективная инновационная политика призвана обеспечить синергию науки и производства, управления, сферы услуг и прочих отраслей социально-политического пространства. То есть, ее реализация призвана обеспечить стабильность развития государства и экономическое благосостояние его граждан.

Особую значимость проблема инновационного развития страны приобрела с переходом России на новый уровень государственного планирования и управления и реализации крупных национальных проектов. Актуальность темы подтверждается высоким интересом научной общественности к проблеме формирования инновационной политики государства.

В последние годы центр тяжести мировой экономики смещается в сторону Азиат-

ско-Тихоокеанского региона, на долю которого приходится около 65% процентов мировой торговли товарами и услугами. В связи с этим правительством России принят курс на ускоренное социально-экономическое развитие Дальнего Востока, который закреплён в основополагающих постановлениях правительства России [8]. Приморскому краю отводится особая роль, обусловленная его геополитической значимостью. Развитие края ориентировано на осуществление новой промышленной революции на базе крупных промышленных кластеров [9].

**Целью** исследования является разработка и обоснование формирования региональных промышленных кластеров в Приморском крае. Особое внимание уделяется органичному сочетанию выделенных кластеров и их взаимодополнению.

### **Материал и методы исследования**

Теоретико-методологической базой исследования послужили научные публикации, раскрывающие содержание понятий государственной инновационной политики и инновационных промышленных кластеров региона.

Основными материалами для исследования послужили постановления Правительства Российской Федерации, государственные программы и документы, касающиеся стратегии социально-экономического развития Приморского края. Материалы Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю.

При проведении исследования в рамках системного подхода использовались методы общенаучного теоретического исследования: научное наблюдение, описание, изложение, анализ, синтез, количественные сопоставления и сравнительный анализ.

### **Результаты исследования и их обсуждение**

Развитие теоретических основ инновационного развития экономики можно найти в работах [10-12]. Цели и содержание инновационной политики государства рассматриваются в работах [13-15].

Тенденции развития современной теории инноваций в России и за рубежом обсуждаются в работах [16, 17, 18]. В работе [19] высказывается мнение, что в основе каждой инновационной стратегии лежат не столько экономические, сколько полити-

ческие замыслы. В работах [20, 21] обсуждаются проблемы и факторы, препятствующие развитию инновационной экономики России. Развитие инфраструктуры в рамках национальных проектов позволит наиболее полно раскрыть инновационный потенциал регионов, что обсуждается в работах [22, 23, 24]. Инструменты оценки эффективности инновационной деятельности регионов предлагаются к рассмотрению в работах [25, 26].

Реализация государственных программ в регионах лучше всего согласуется с кластерной теорией развития территорий [27, 28, 29]. В рамках кластера осуществляется открытость инновационного процесса, в котором происходит сложное взаимодействие на основе большого числа связей между различными акторами – компаниями, потребителями, инвесторами, университетами и иными экономическими институтами [30].

Преимущества инновационного кластерного развития региона следуют из определения инновационного кластера: «Инновационный кластер – это географически сконцентрированная группа взаимосвязанных инновационных организаций – инновационных компаний, поставщиков и связанных организаций (компаний-разработчиков и производственных компаний; поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных услуг; объектов инфраструктуры: научно-исследовательских институтов, вузов, технопарков, бизнес-инкубаторов и других организаций), взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом в результате синергетического эффекта, дополнительных выгод от внутрикластерной конкуренции и кооперации, возникающих в силу специфики взаимодействия фирм ядра кластера с другими вспомогательными организациями, участвующими в кластере посредством вертикальных и горизонтальных связей» [31].

Реализацию потенциала экономического роста Приморского края должно обеспечить развитие транспортно-логистического комплекса. Кроме развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта сюда относятся расширение пропускной способности морских портов и развитие приграничной инфраструктуры. К 2030 году предполагается нарастить выработку продукции в транспорте до 430 млрд руб.

Одним из основных сдерживающим фактором развития транспортно-логистического комплекса края является недостаточная пропускная способность Транссиба. Поэтому правительством предпринимаются все меры по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. План модернизации предполагает на первом этапе, к 2024 году, увеличить провозную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн. То есть, увеличить в 1,5 раза к 2024 году. На втором этапе, к 2030 году, провозная способность Транссиба должна возрасти в 2,9 раза. Сегодня железная дорога в основном загружена перевозками угля, отгружаемого через приморские порты в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако, стоимость перевозок за счет модернизации возможно сократить другими важными экспортными товарами, среди которых можно выделить экспорт зерна.

Наибольшие инвестиции в развитие транспортно-логистического комплекса Приморского края выделяются на развитие морской портовой инфраструктуры. Согласованное развитие железных дорог дальневосточного региона и портовой инфраструктуры должны обеспечить транспортный каркас развития экономики Приморского края. Модернизация портовых мощностей края осуществляется по программе Росморфлота. При оптимистичном развитии ситуации к 2024 г. общая пропускная способность портов края должна достичь 243,9 млн (рост на 120,9 млн. т).

Значительных позитивных сдвигов в развитии портовой инфраструктуры можно ожидать с расширением инвестиций в портовую инфраструктуру со стороны такой богатейшей компании как «Росатом». Приморье попало в зону интересов компании в связи с планами ввода в действие Северного Морского транзитного коридора. К 2035 году «Росатом» рассчитывает сделать Севморпуть конкурентоспособным международным морским транспортным маршрутом. Пилотным инвестиционным проектом «Росатома» в портовую инфраструктуру края является проект по развитию контейнерного терминала во Врангеле, который оценивается в 29,24 млрд рублей.

Модернизация портовой инфраструктуры призвана обеспечить экологичность производственных процессов в соответствии с международными нормами. Внедрение новейших экологически безопасных

технологий является важнейшим инновационным фактором развития транспортной инфраструктуры.

В последние годы существенно возросла роль Приморского края как крупнейшего узла трубопроводного транспорта.

Трубопроводный транспорт является самым выгодным видом транспорта при транспортировке нефти и газа, себестоимость которой в три раза ниже по сравнению с перевозками по железной дороге. Трубопроводный транспорт для России имеет множество преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Среди этих преимуществ можно выделить такие: сравнительно непродолжительные сроки строительства и более низкие затраты на строительство.

Первая очередь нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО-I) была запущена в декабре 2009 г. Конечным пунктом нефтепровода стал порт Козьмино (рис. 1). На строительство первой очереди было затрачено около 60 млрд рублей. Завершение строительства второй очереди нефтепровода (ВСТО-II) в 2019 году позволило добиться на участке «Сковородино» – порт Козьмино» пропускной способности в 50 млн тонн в год.

По итогам 2020 года через порт Козьмино в страны Азиатско-Тихоокеанского региона было поставлено 32,9 млн тонн. А всего с момента ввода в эксплуатацию трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» на мировые рынки через порт Козьмино экспортировано 267,9 млн тонн нефти.

В 2020 году инфраструктура порта Козьмино подтвердила соответствие требовани-

ям международных стандартов в области экологии, энергетики и охраны труда.

Наряду с нефтепроводами в Дальневосточном регионе высокими темпами идет строительство газопроводов. В целях диверсификации поставок газа Россия в последние годы активно наращивает поставки газа в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Приморский край является конечной точкой газотранспортной системы «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» (рис. 2).

Первая очередь газопровода протяженностью 1350 км была построена в рекордные два года и введена в эксплуатацию в сентябре 2011 года. Она обеспечила прокачку 6 млрд м<sup>3</sup> газа в год. При выходе на полную мощность газотранспортная система позволит прокачивать 37 млрд м<sup>3</sup> газа в год. Ввод в действие газотранспортной системы «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» позволит осуществить масштабную газификацию Хабаровского и Приморского краев и осуществлять поставки газа в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. При наращивании мощности газопровода «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» он может стать «второй трубой» «Газпрома» в Китай.

Эксплуатация газотранспортной системы осуществляется с соблюдением самых строгих экологических стандартов. Кроме того, за счет перевода угольных электростанций на природный газ будет возможно улучшение экологической обстановки во многих населенных пунктах края.



Рис. 1. Схема нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан»



Рис. 2. Схема газотранспортной системы «Сахалин – Хабаровск – Владивосток»

Администрация Приморского края совместно с Газпромом разрабатывает программу газификации края до 2025 года. В ближайшие годы предусмотрены инвестиции на эти цели в размере 21,139 млрд руб. Газпром планирует построить 108 км газопроводов-отводов и пять газораспределительных станций, 194 км межпоселковых газопроводов.

Ввод в действие газотранспортной системы «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» и нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» позволяют развивать в Приморском крае крупный нефтегазохимический кластер международного уровня, который должен обеспечить производство продукции с высокой добавленной стоимостью, ориентированной на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важность развития нефтегазохимического кластера подтверждается тем, что в январе 2021 года президент РФ В.В. Путин поручил правительству изучить вопрос увеличения объема средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), который привлекается Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) для инвестиций в нефтегазохимические проекты. Предложения должны быть представлены к 31 мая

2021 года. В первую очередь это касается Дальневосточного региона. Такое решение должно ускорить процессы по вводу новых предприятий по переработке углеводородов на Дальнем Востоке России.

Этот вопрос уже в течение нескольких лет активно обсуждается администрацией края и крупнейшими российскими инвесторами. Переработку углеводородов в Приморском крае предполагается осуществлять в рамках двух крупных инвестпроектов: Восточный нефтехимический комбинат (ВНХК) и Находкинский завод минеральных удобрений (НЗМУ).

Первая очередь проекта «Восточный нефтехимический комбинат» предполагает строительство нефтеперерабатывающего завода мощностью 12 млн тонн нефти в год, вторая – нефтехимического комплекса мощностью 3,4 млн тонн нефти в год. Проектом предусматривается выпуск бензина – 1,8 млн тонн, дизеля – 6,3 млн тонн, нефтехимической продукции – 4,5 млн тонн в год.

Объем средств, необходимых для реализации проекта «Восточный нефтехимический комбинат», включая инвестиции в строительство инфраструктурных объектов, составляет более 700 млрд рублей. Основной инвестор «Роснефть».

Второй масштабный инвестиционный проект нефтегазохимического кластера Приморского края – Находкинский завод минеральных удобрений (НЗМУ). Общая стоимость проекта оценивается в \$6,3 млрд. Выход на полную проектную мощность запланирован на 2023 год. Расчетный срок окупаемости проекта составляет 12 лет.

Завод должен стать крупнейшим на Дальнем Востоке России производителем метанола и карбамида. Строительство ведется в рамках ЕРС-контракта «под ключ» с ведущим международным подрядчиком по строительству газохимических заводов – China Chengda Engineering Co., Ltd.

Ежегодно завод планирует выпускать 1,8 млн тонн метанола (1-й этап) и 1,8 млн тонн аммиака (2-й этап). В качестве 3-го этапа планируется развитие карбамидного производства.

С целью расширения экспортных возможностей природного газа через порты Приморского края «Газпром» планирует построить во Владивостоке завод по производству сжиженного природного газа – «Владивосток СПГ». Прединвестиционные исследования по проекту «Владивосток

СПГ» завершены в мае 2020 года. Стоимость «Владивосток СПГ» оценивается в \$2–2,3 млрд. Производственные мощности будущего завода рассчитаны на переработку 1,5 млн т газа в год. Себестоимость производства СПГ будет ниже, чем у основных конкурентов. Завершить строительство планируется в 2025 году.

Актуальность производства СПГ в прибрежных территориях Дальнего Востока повышается с развитием собственного флота танкеров-газовозов. Но это уже третий важнейший кластер в Приморском крае – судостроительный кластер.

Судостроительный кластер Приморья развивается на базе судостроительного комплекса «Звезда». Именно здесь приступили к массовому строительству танкеров-газовозов, приспособленных для работы в северных широтах. Танкеры-газовозы ранее не строились в России, а закупались за рубежом. Строительство таких судов считается наиболее сложным в мировом судостроении.

Это гигантские суда длиной 300 метров и шириной 48,8 метра. Танкеры такого размера относятся к классу Афрамекс. Первый нефтеналивной танкер типа Афрамекс «Владимир Мономах» на газомоторном топливе был спущен на воду на заводе «Звезда» мае 2020 года. В настоящее время на заводе запущено производство пятого танкера класса Афрамекс.

В перспективе общая потребность в судах-газовозах для транспортировки СПГ из РФ может составить более 70 единиц. Эти суда в состоянии самостоятельно преодолевать лед толщиной более 2 метров. Судостроительным комплексом «Звезда» подписан контракт на строительство 15 танкеров-газовозов. Финансирование строительства новых судов осуществляется ВЭБ.

На «Звезде» приступили к строительству самого мощного в мире атомного ледокола по проекту «Лидер». Контракт на строительство ледокола подписала Госкорпорация «Росатом». Этот самый сложный с технической точки зрения проект не имеет аналогов в мире. Ледокол будет способен преодолевать льды толщиной более 4 метров. Ледоколы проекта «Лидер» обеспечат круглогодичную проводку коммерческого флота по Северному морскому пути, который является кратчайшим путем между Европой и Азией. Первому ледоколу проекта «Лидер» присвоено имя «Россия».

Для реализации амбициозных проектов судостроительный комплекс «Звезда» был оснащен уникальным оборудованием, основанным на применении передовых технологий.

Рассмотренные инновационные проекты, призванные обеспечить ускоренные темпы экономического развития Приморского края, в определенном смысле, являются новыми направлениями. Традиционным для края является кластер, объединяющий предприятия рыбохозяйственного комплекса. В настоящее время более 20% общероссийского вылова морских биоресурсов приходится на рыбопромысловые предприятия Приморского края. Высокая важность этого кластера состоит в обеспечении продовольственной безопасности страны.

Многие годы Россия занимала лидирующую позицию по добыче рыбы в мировом океане. В 70-80-х годах прошлого столетия СССР являлся крупнейшей рыбодобывающей державой мира по добыче морских биоресурсов. Причем промысел производился в основном за пределами исключительной экономической зоны страны, что требовало мощного рыбодобывающего флота. Россия считалась одним из лидеров в исследованиях ресурсов Мирового океана. Сейчас Россия утратила свои позиции в следствии неэффективной государственной экономической политики 90-х годов. В этот период рыбодобывающая отрасль пришла в полный упадок (добыча рыбы сократилась втрое). Огромный ущерб отрасли нанесла масштабная приватизация предприятий рыбной отрасли. Основная часть крупнотоннажного флота, ведущего экспедиционный промысел, была продана иностранным компаниями. Немалый ущерб отрасли нанесли браконьерский лов, бесконтрольная добыча морских биоресурсов и вывоз за рубеж (в том числе наиболее ценных). Россия утратила свои передовые позиции по изучению биоресурсов мирового океана в связи с катастрофическим старением научно-исследовательского флота.

Начиная с 2010 года отрасль стала постепенно восстанавливаться.

В настоящее время рыбопромысловый флот Приморского края насчитывает более 450 судов различных классов. Однако, из-за того, что многие годы флот не обновлялся, большая часть судов морально устарела.

Темпы обновления пока недостаточны для модернизации рыбодобывающего флота. К 2030 году в Приморском крае планируется пополнить рыбодобывающий флот 45 судами (17 судов крупнотоннажного и 28 судов среднетоннажного флота будут построены на отечественных верфях). В настоящее время в Приморском крае приняты стимулирующие меры по обновлению флота. В первые пять лет на суда, построенные на территории Приморского края, налог на имущество обнуляется, на следующие пять лет налог будет 0,5%.

С целью обновления добывающего флота на Дальнем Востоке будут созданы новые и модернизированы действующие судостроительные мощности крупно-, средне- и малотоннажного рыболовецкого флота.

Однако, мало добыть рыбу, необходимо довести ее до потребителя в надлежащем качестве. Поэтому модернизации требует не только флот, но и инфраструктура, обеспечивающая функционирование отрасли. В ближайшие годы планируется реализовать ряд инфраструктурных инвестиционных проектов на общую сумму 63 млрд руб. Среди проектов можно выделить следующие: завод по переработке рыбной продукции; модернизация холодильно-складской инфраструктуры; развитие инфраструктуры перевалки и перевозки рыбы.

Предполагается реализовать крупный инфраструктурный проект на полуострове Назимова. Проект предусматривает строительство складских помещений для хранения охлажденных морепродуктов на 25 тысяч тонн и порта с оборотом груза в 360 тысяч тонн. Рыбная продукция будет поступать сюда из всех дальневосточных регионов. На базе предприятия планируется проводить международные аукционные торги ценными морепродуктами. Проект реализует ООО «Евразийский рыбный центр» совместно с Фондом специализированных программ поддержки, развития и стимулирования управления делами президента Российской Федерации. Срок сдачи комплекса предусмотрен на начало 2020 года.

Программа развития рыбной отрасли в Приморском крае предполагает довести глубокую переработку морских биоресурсов до 65% от всех биоресурсов, добываемых в Дальневосточном бассейне.

Важным вкладом в развитие отрасли является строительство за счет бюджетных средств в Приморье до 2024 г. двух новых

современных научно-исследовательских судов неограниченного района плавания для ДВО РАН.

Обеспечить здоровую конкуренцию предприятий отрасли должно совершенствование правового законодательства рыбохозяйственной деятельности.

И наконец, инновационный путь развития региона невозможен без формирования инновационного кластера науки и образования. Базой научного кластера служит Дальневосточный федеральный университет. Площадкой для развития научно-образовательного кластера выбран о. Русский. Инвестиционный фонд кластера составляет 141 млрд руб. В ближайшей перспективе на о. Русский предполагается создание современного инновационного научно-технологического центра (уже состоялось подписание документов в правительстве), центра цифрового развития, пула инжиниринговых подразделений госкорпораций и крупных компаний.

### Заключение

Потенциал Дальнего Востока значителен и должен быть конвертирован не только в ускорение его собственного развития, но и в устойчивый экономический рост Российской Федерации в целом.

Приморский край имеет особое геополитическое значение для России. От успеха государственной инновационной политики в регионе зависит установление длительных экономических связей всей страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Развитие края имеет стратегическое значение для страны.

На первых этапах (2012-2017 гг.) ожидалось реализовать развитие Дальневосточного региона по большей части за счет привлечения инвестиций внутренних и иностранных инвесторов. Правительством предпринимались значительные усилия по созданию благоприятного инвестиционного климата в регионе. Однако, такая стратегия не принесла ожидаемых результатов. Новая государственная политика ориентируется на создание крупных драйверов развития региона. Вложения с длительным сроком окупаемости могут себе позволить только крупные государственные корпорации. Новая государственная политика на Дальнем Востоке ориентирована на создание глобальных конкурентоспособных условий инвестирования и ведения бизнеса. Реализация такой политики состоит в поддержке глобальных про-



ектов, работающих на всю страну. К числу таких проектов относятся проекты, реализуемые в пределах промышленных кластеров, созданных в Приморском крае. Такой подход позволяет реализовать целевой характер использования бюджетных средств на государственную поддержку инновационной деятельности.

Государственной поддержкой стали пользоваться высокотехнологичные производства, способные составить конкуренцию на международном рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Такие проекты должны убедить и внешних инвесторов в необратимости экономических процессов и гарантируют долговременный характер поддержки региона.

Ускорение экономического роста и технологическое развитие Дальнего Востока поддерживается всеми национальными фондами социально-экономического развития России.

Успех реализации государственной инновационной политики зависит от создания благоприятных условий для жизни, работы, учебы и предпринимательства в регионе. Высокотехнологичные производства, способные конкурировать на мировом уровне, обеспечиваются концентрацией интеллектуальных ресурсов. Правительство страны должно стимулировать к участию в развитии Дальневосточного региона всех федеральных институтов инновационного развития страны.

*Библиографический список*

1. Иванова Н.И., Мамедьяров З.А. Наука и инновации: конкуренция растет // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Т. 63. № 5. С. 47-56.
2. Кузнецова Т.Е., Рудь В.А. Конкуренция, инновации и стратегии развития российских предприятий // *Вопросы экономики*. 2013. № 12. С. 86-108.
3. Гохберг Л.М., Кузнецова Т.Е. Инновации как основа экономического роста и укрепления позиций России в глобальной экономике // *Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика*. 2012. Т. 7. №. 2. С. 101-117.
4. Государственная инновационная политика в Российской Федерации: монография / под ред. С.Е. Прокофьева, О.В. Паниной. М.: Издательство «Спутник +», 2018. 234 с.
5. Хахонова Н.Н., Кувалдина Т.Б., Фоменко Т.А. Инновационная политика региона: концепции и проблемы развития // *Структурные преобразования экономики территорий: в поиске социального и экономического равновесия*. 2018. С. 266-273.
6. Моисеенко Ж.Н., Вашето М.Ю., Горлачева С.Ю. Основные цели и задачи государственной инвестиционной политики // *Новая наука: Теоретический и практический взгляд*. 2015. № 6-1. С. 151-154.
7. Николаев М.А., Махотаева М.Ю. Сущность и атрибуты инновационной политики // *Псковский регионологический журнал*. 2013. № 15. С. 38-47.
8. Распоряжение Правительства РФ от 24 сентября 2020 г. № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74587526/#1000> (дата обращения: 19.04.2021).
9. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/550322279> (дата обращения: 19.04.2021).
10. Борисова Е.В. Теоретические аспекты инновационного развития экономики // *Креативная экономика*. 2018. Т. 12. № 1. С. 9-16.
11. Черенков В.И., Марьяненко В.П., Черенкова Н.И. Развитие теории инноваций: некоторые проблемы // *Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика*. 2019. № 1. С. 3-29.
12. Васильев В. Управление инновациями: базовые теории и направления // *Проблемы теории и практики управления*. 2017. № 5. С. 117-125.
13. Уланова О.И. Цели и содержание инновационной политики государства // *Стратегическое развитие инновационного потенциала отраслей, комплексов и организаций*. 2020. С. 104-108.
14. Емельянова Е.В., Харчикова Н.В. Цели методы государственного регулирования инновационной деятельности: российский и зарубежный опыт // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2019. № 2. С. 35-38.
15. Володин В.М., Тактарова С.В., Солдатова С.С. Государственная инновационная политика, механизмы регулирования сферы инноваций в России // *Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки*. 2018. № 2 (46). С. 154-163.



16. Круглов В.Н., Пауков С.А. Эволюция инноваций в зарубежной и отечественной науке // Региональная экономика: теория и практика. 2016. № 5 (428). С. 4-22.
17. Сайбель Н.Ю., Косарев А.С. Эволюция теории инноваций // Финансы и кредит. 2017. Т. 23. № 14 (734). С. 838-850.
18. Суховой А.Ф. Основные тенденции современного развития теории инноваций за рубежом и в России // Журнал экономической теории. 2016. № 4. С. 27-37.
19. Бакулина А.А., Селезнев П.С. Особенности инновационной политики в современной России в условиях внешнего сдерживания и внутренних диспропорций в экономике // Образование и право. 2018. № 5. С. 232-237.
20. Харламов А.В., Аверьянова В.Г. Проблема перехода России к инновационной экономике // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2017. Т. 7. № 2 (23). С. 8-13.
21. Минагуллаев А.А., Хабибуллаев Х.М. Проблемы формирования и функционирования эффективного механизма государственного регулирования инновационной сферы экономики // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. 2019. № 1. С. 84-93.
22. Печаткин В.В., Кобзева А.Ю. Управление инновационным развитием регионов России: основные проблемы и направления их решения // Инновации и инвестиции. 2017. № 5. С. 13-18.
23. Парфенова Е.Н., Симоненко Н.В. Проблемы развития инновационной инфраструктуры в российских регионах // Инновационное развитие экономики. 2017. № 1. С. 38-43.
24. Толкачев С.М., Галямов Р.Н., Фоменко Т.А. Инвестиционно-инновационная политика регионов: сущность, принципы, проблемы // Инновационная экономика и общество. 2018. № 2. С. 53-58.
25. Литвиненко И.Л., Ли А.С. Инструменты государственной инновационной политики на уровне региона // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. 2016. № 1. С. 126-132.
26. Макаров В. и др. Моделирование развития экономики региона и эффективность пространства инноваций // Форсайт. 2016. Т. 10. № 3. С. 76-90.
27. Кораблева А.А., Карпов В.В., Капогузов Е.А. Взаимосвязь территориальных инновационных кластеров и устойчивого развития региона // Актуальные проблемы экономики и права. 2018. № 4 (48). С. 800-815.
28. Криворотова Н.Ф. Механизм территориального развития на основе формирования региональных инновационных кластеров // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2018. № 1. С. 86-90.
29. Киселев Д. Н. Кластерная политика как инновационный инструмент развития региональной экономики: опыт формирования кластеров за рубежом и в России // Бюллетень науки и практики. 2017. № 3 (16). С. 185-191.
30. Брутян М.М. Проблема формирования инновационных кластеров как инструментов институционального и промышленного развития региональной экономики // Вестник евразийской науки. 2020. Т. 12. № 1. С. 32-32.
31. Тихонов А.В., Мерзляков А.А., Богданов В.С. Новые социальные технологии управления региональным развитием: по материалам интерактивного исследования // Региональная социология: проблемы консолидации социального пространства России. 2015. С. 125-162.