УДК 332.142

**влияние транспортной инфраструктуры на формирование и развитие промышленных кластеров**

INFLUENCE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL CLUSTERS

АбдряшитоваА.И., к.э.н., доцент кафедры менеджмента,РАНХиГС, г. Владимир

Чистяков М.С., начальник учебно-методического отдела ВО

 [Владимирский филиал ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»](https://elibrary.ru/org_items.asp?orgsid=1074)

*Abdryashitova A.I.Candidate of Economic Sciences,Associate Professor, Department of Management, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA), Vladimir*

*Chistyakov M. S., Head of educational and methodical Department of Vladimir branch of «Financial University under the Government of the Russian Federation»*

*Аннотация*

*В статье представлены конкурентные преимущества и особенности функционирования промышленных кластеров в Российской Федерации. Перечислены условия для формирования и развития промышленных кластеров. Обозначена особая роль транспортной инфраструктуры в формировании и развитии кластера.*

*Аbstract*

*The article presents the competitive advantages and features of the functioning of industrial clusters in the Russian Federation. The conditions for the formation and development of industrial clusters are listed. The special role of transport infrastructure in the formation and development of the cluster is outlined.*

*Ключевые слова*

*Кластер, промышленный кластер, транспорт, инфраструктура, развитие.*

*Keywords*

Cluster, industrial cluster, transport, infrastructure, development.

Развитие экономики государства зависит от многочисленных факторов, например, наличия природных ресурсов, климат, население, промышленность, сельское хозяйство и многое другое. Неоднократно делались попытки сформировать модель устойчивого развития экономики того или иного государства, которые не смогли стать универсальным инструментом для широкого использования. Таким образом, можно сделать вывод, что уникальность набора ресурсов экономики и факторов на нее влияющих, должны побуждать ученое сообщество на индивидуальные подходы к формированию развития экономики отдельных государств.

Многочисленные исследования российских и зарубежных ученых в области кластеризации экономики на различных уровнях территориальной организации, пришли к выводу, что это наиболее прогрессивный путь достижения устойчивого роста. Следовательно, четыре типа наиболее встречающихся в научных работах кластера, имеют следующие названия: промышленный, инновационный, туристический и образовательный. Каждый из перечисленных кластеров является для экономики государства очень важным, мы остановимся на промышленном кластере.

Признание на федеральном уровне кластерного подхода в качестве приоритетного в развитии промышленности России и ее регионов, участие государства в финансировании создания и обеспечения деятельности центров кластерного развития для субъектов малого и среднего предпринимательства способствовали активизации деятельности администрации регионов по участию в управлении этим процессом [2].

Согласно российскому законодательству «промышленный кластер - совокупность субъектов деятельности в сфере промышленности, связанных отношениями в указанной сфере вследствие территориальной близости и функциональной зависимости и размещенных на территории одного субъекта Российской Федерации или на территориях нескольких субъектов Российской Федерации»[1].

Особый подход в промышленной политики России к формированию кластеров, основан на признании эффективности мирового опыта в этом вопросе. Неоднократно формулировались эффекты от кластерного подхода в промышленности, а именно повышение научного и инновационного потенциала, применение рыночных рычагов влияния на конкурентоспособность, достижение целевых структурных изменений, также изменение социальных параметров, таких как увеличение рабочих мест, уровня заработной платы, отчислений в бюджеты и т.д.

Для формирования и развития промышленного кластера требуется ряд условий:

- наличие качественной рабочей силы;

- наличие предприятий, желающих осуществлять кооперацию в виде кластера;

- наличие научно-технической базы;

- наличие развитой инфраструктуры;

- близость поставщиков к месторасположению кластера;

- поддержка властей.

Каждое из приведенных условий является важным, как при формировании, так и при развитии промышленного кластера.

Одной из важных составляющих инфраструктурного элемента является транспортная составляющая.

Транспортную инфраструктуру можно характеризовать на уровне государства, региона, города и т.д. Именно эти характеристики будут использоваться при формировании и развитии кластера.

На макроуровне транспортную инфраструктуру РФ на конец 2018 года можно охарактеризовать следующими параметрами [3]:

- протяженность автомобильных дорог общего пользования 1531,5 тыс.км;

- эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования 86,6 тыс.км;

- эксплуатационная длина трамвайных путей 2,4 тыс. км;

- эксплуатационная длина троллейбусных линий 5,1 тыс. км;

- эксплуатационная длина путей метрополитена 0,582 тыс. км;

- протяженность внутренних водных судоходных путей 101,5 тыс. км.

Если рассматривать выше перечисленные показатели, то автомобильные дороги являются неотъемлемой частью инфраструктуры промышленного кластера. Рассмотри плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытиемпо субъектам Российской Федерации на конец 2018 года: ЦФО – 364 км дорог на 1000 км² территории; Северо-Западный федеральный округ - 62 км дорог на 1000 км² территории; Южный федеральный округ – 235 км дорог на 1000 км² территории; Северо-Кавказский федеральный округ – 406 км дорог на 1000 км² территории; Приволжский федеральный округ – 232 км дорог на 1000 км² территории; Уральский федеральный округ – 43 км дорог на 1000 км² территории; Сибирский федеральный округ – 37 км дорог на 1000 км² территории; Дальневосточный федеральный округ – 12 км дорог на 1000 км² территории.

По данным Минпромторга России в 2018 году существовало 25 промышленных кластера, в 2019 году их количество увеличилось до 41. Наибольшее количество промышленных кластеров в 2019 году располагаются в Приволжском федеральном округе (14), далее идет ЦФО (12), следующим Северо-Западный федеральный округ (7), Сибирский федеральный округ (5), Уральский федеральный округ (3), Северо-Кавказский федеральный округ (2), Южный федеральный округ (1) и Дальневосточный федеральный округ (0)[4].

При сопоставлении показателей плотности автомобильных дорог и размещения промышленных кластером можно сделать вывод, что большая часть промышленных кластеров размещена, там где плотность дорог достаточно высокая. Следовательно, формирование развитой транспортной инфраструктуры влияет на выбор размещения промышленного кластера и дальнейшее его успешное функционирование.

Список использованной литературы:

1. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. N 488-ФЗ "О промышленной политике в Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства РФ. 2015. №1 (часть I).Ст. 41.
2. Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 209-ФЗ "О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 31. Ст. 4006.
3. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gks.ru/folder/23455?print=1> (Дата обращения 24.11.2019)
4. Сводная статистическая информация геоинформационной системы по кластерам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gisip.ru/stats_sum_clusters/pdf/ru/>(Дата обращения 26.11.2019)
5. Абдряшитова А.И., Лачинина Т.А., Чистяков М.С. Инновационный подход кластерно-сетевого взаимодействия в стратегии промышленного развития и реиндустриализации России // Менеджмент и бизнес-администрирование. 2017. № 1. С. 141-154.
6. Чистяков М. Кластерные технологии в построении транспортных коридоров через формирование транспортно-логистических кластеров // Актуальные проблемы экономики и управления на предприятиях машиностроения, нефтяной и газовой промышленности в условиях инновационно-ориентированной экономики. 2018. Т.1. С. 131-140.