

УДК 332.02 DOI: 10.14451/1.221.243

Роль интеграции кластеризованных промышленных комплексов и центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве

© 2023 **Моттаева Анджела Бахауовна**

Доктор экономических наук, профессор, департамент менеджмента и инноваций. Финансовый Университет при Правительстве Российской Федерации. Россия, Москва.

E-mail: angela-1309.m@yandex.ru

© 2023 **Пашинина Полина Александровна**

Студент Высшей инженерно-экономической школы. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПБПУ). Россия, Санкт-Петербург.

E-mail: pashininapolina@yandex.ru

© 2023 **Сергеев Дмитрий Анатольевич**

Кандидат экономических наук, доцент. Высшая инженерно-экономическая школа.

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПБПУ). Россия, Санкт-Петербург.

E-mail: sergeev_da@spbstu.ru

Ключевые слова: кластерная политика, региональная конкурентоспособность, структурно-организационный подход, трансграничное сотрудничество, транспортная инфраструктура.

В данной статье рассматриваются преимущества использования структурно-организационного подхода к кластерным промышленным комплексам с целью повышения эффективности взаимодействия промышленных единиц в налаженных кооперациях с научными, образовательными и сервисными центрами. В статье подчеркивается важность кластерной политики в повышении региональной конкурентоспособности и производительности. Авторы утверждают, что успех реализации кластерной структуры в регионе зависит от синергетического эффекта, накапливаемого за счет взаимодействия предпринимательских структур и связанных с ними организаций. В статье также подчеркивается необходимость трансграничной кооперации и интеграции кластерных промышленных комплексов и центров транспортной инфраструктуры для содействия распределению ценных ресурсов и инноваций, которые часто неравномерно распределены по регионам.

Кластеризация промышленных комплексов посредством структурно-организационного подхода с целью повышения эффективности взаимодействия промышленных единиц в налаженном сотрудничестве с научно-образовательными и обслуживающими центрами имеет существенное положительное влияние на развитие региона, поэтому данной тематике посвящены многочисленные исследования [10]. Мировой опыт показывает, что внедрение кластерной политики в экономику страны и регионов можно считать современным локомотивом роста конкурентоспособности регионов, повышения эффективности производства и т. д.

Успешность внедрения кластеризованной структуры в регион определяется синергетическим эффектом, мультипликативно накопленным посредством взаимодействия предпринимательских структур и связанных с ними организаций. Не игнорируя факт о том, что регионы отличаются между собой, в том числе и набором располагаемых ресурсов, конкурентных преимуществ, обусловленными спецификой территориального расположения, исторически сложившимся способом производства, а также природными и климатическими особенностями, можно сделать вывод о том, что многие ценные ресурсы и инновации распределены по регионам неравномерно, что ограничивает развитие кластеров. Иными словами, отдельные кластеры промышленных комплексов обладают уникальными, специфическими ресурсами, инновациями, формирующими конкурентные преимущества, что обеспечивает необходимость формирования трансграничного сотрудничества, которое возможно посредством создания центром транспортной инфраструктуры не только внутри кластеров, но и «между» ними. В подтверждение данной идеи необходимо рассмотреть роль интеграции кластеризованных промышленных комплексов и центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве. Так как региональная экономика представляется определённым кластером, то под межкластерным сотрудничеством Шаляпина М.А. понимает «формирование и укрепление кооперационных свя-

зей между органами власти и равноправными кластерными структурами, находящимися как внутри одного региона, так и в различных регионах, в рамках одной или взаимосвязанных отраслей региональной экономики на базе грамотного распределения всех видов ресурсов, что в совокупности обеспечивает совершенствование производственно-технологических связей, снятие взаимных преград, повышение конкурентоспособности регионов и их эффективное социально-экономическое развитие» [12].

В первую очередь, рассматривая кластеризацию промышленных комплексов, стоит рассмотреть основные преимущества формирования этой структуры в регионе, расширяя их на трансграничное сотрудничество:

1. Взаимообмен ресурсами, технологиями и инновациями упрощается в связи с эффективной организацией взаимодействия между элементами кластера, что способствует повышению производительности и конкурентоспособности региона [11]. Доступность информации о функционировании элементов кластера, подразумеваемой сущностью кластера, самим предпринимательским структурам получить доступ к необходимым ресурсам, снижая издержки на их получение посредством эффективной региональной транспортной инфраструктуры, поставщикам, научно-образовательным учреждениям, инновациям, и, непосредственно, знаниями. Расширяя границы действия кластеров, важно отметить, что кластеры функционируют в условиях ограниченного ресурса, и, соответственно, трансграничное сотрудничество наиболее эффективно распределяет необходимые ресурсы, базируясь на принципах конкурентных преимуществ и способствуя перетеканию знаний, инноваций, ресурсов из кластеров с их избытком или возможности к более быстрому и малозатратному восполнению в нуждающиеся в них регионы. В данном случае можно считать процесс трансграничного сотрудничества результатом взаимодействия отдельных кластеров в рамках единого на-

ционального экономического пространства — кластера промышленного комплекса страны — на базе транспортной инфраструктуры страны, а именно — её центров. Выходя за рамки функционирования одного кластера, важно отметить, что взаимодействие двух и более кластеров упрощает сотрудничество регионов ввиду оптимизированной эффективной структуры каждого кластера по отдельности, что позволяет наиболее быстро и малозатратно обмениваться ресурсами, так как каждый участник сотрудничества в достаточной мере осведомлён о состоянии кластера, в котором он состоит, что сокращает временные издержки на поиск информации, а взаимовыгодное сотрудничество структур внутри кластера позволяет сократить и трансакционные издержки (в совокупности с эффективной транспортной инфраструктурой), так как каждой заинтересован в развитии кластер и не будет препятствовать межкластерному трансграничному сотрудничеству [13].

2. Рост конкурентоспособности региональных экономик обеспечивается проводимым доступом к знаниям, новым технологиям, человеческому потенциалу, внутри кластера и между ними, что положительно сказывается на росте конкуренции предпринимательских структур и самих кластеров, приводящий к повышению и экстенсивных, и интенсивных характеристики их функционирования, а также снижению себестоимости товаров и услуг [2]. Наблюдается положительный мультипликативный эффект как результат эффективного кооперационного сотрудничества. Усиление конкурентных преимуществ происходит посредством именно трансграничного сотрудничества ввиду того, что наличие конкретных конкурентных преимуществ у кластера становится наиболее востребованным при расширении круга потенциальных потребителей в других регионах (кластерах) ввиду роста спроса не только со стороны домашних хозяйств, но и бизнес-единиц. Кластер, пользуясь развитыми и/или специализированными факторами другого,

повышает конкурентоспособность своей продукции путём снижения издержек (с учётом эффективной транспортной инфраструктуры) и кластера-поставщика. Кроме того, на конкурентоспособность региона также влияет организационная инфраструктура, развитие которой является одним из базовых принципов кластерного подхода, а внедрение центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве способствует повышению её эффективности [9].

3. Снижение безработицы посредством обмена трудовыми ресурсами, а также перераспределение квалифицированного и узкопрофильного персонала на основании потребностей кластеров регионов. Кроме того, в межкластерном сотрудничестве возможна организация совместных мероприятий для персонала: повышение квалификации, обучение, тренинги [12]. Формирование спроса и предложения на труд в регионе является непременной задачей, и сбалансированность этих параметров обеспечивается комплексом мер региональных органов власти, затраты на разработку которого требуют значительного времени и не всегда эффективны. Трансграничное сотрудничество между кластерами, которые, согласно своей специфике, обладают объективным спросом и быстро отражают текущую ситуацию на рынке труда, способствуют современному перетеканию трудовых ресурсов в организации с потребностями в них, повышая уровень занятости и благосостояния населения. Помимо снижения безработицы работники посредством трансграничного сотрудничества получают возможность занять позиции, наиболее всего соответствующие их специализации, что существенно повышает их производительность и эффективность работы, что даёт результаты организации и повышает её конкурентоспособность за счёт повышения квалификации работника.
4. Развитие одной предпринимательской структуры непременно влечёт за собой поступательное развитие всего кластера. Так, на-

пример, взаимодействие смежных отраслей различных кластеров с целью достижения конкретного результата приведёт к побочному эффекту – развитию остальных частей сотрудничающих кластеров ввиду связанной органично развивающейся совокупности структур как базовой характеристики кластера. Также, синергетический эффект выходит за рамки функционирования кластера на новый уровень – межкластерное взаимодействие – трансграничное сотрудничество.

5. Создание новых видов продукции становится возможным посредством формирования производственных отношений между отдельными предпринимательскими структурами в разных кластерах. Разработка определённой продукции может быть нецелесообразна и нерентабельна в рамках одного кластера за счёт высокой потенциальной себестоимости, однако при использовании ресурсов и технологий другого кластера, создание продукции становится возможным и располагает новыми рынками сбыта. Это может происходить в случае объединения, например, научно-образовательных учреждений, их достижений и знаний, которые ранее могли быть неприменимы ввиду дороговизны создания или невозможности ввиду недостатка какого-либо ресурса, ресурсов кластера другого региона. Также, упрощённый вход компаний на рынок, осуществляемых путём объединения возможностей кластеров, подразумевающих органично развивающуюся эффективную систему, располагающую необходимыми ресурсами и условиями для возникновения новых производителей, подчёркивающих потребности и неудовлетворённый спрос регионов, выступает ещё одним положительным элементом кластеризации в рамках трансграничного сотрудничества.
6. Расширение рынков сбыта создаёт почву для экстенсивного развития компаний и возможной экономии на масштабе, а также разработки новых видов продукции для потребителей новых рынков. Взаимодействие комплиментарных отраслей с конкурентными преимуществами каждого участника взаимодействия позволяет разработать товары и услуги для неудовлетворённого спроса, что способствует усилению экономических связей кластеров в трансграничном сотрудничестве. Более того, сотрудничество в рамках маркетинговых кампаний, в частности – наружной рекламы, также положительно влияет на ознакомление с продукцией потребителей сотрудничающих кластеров. Присутствие продукции компании в других кластерах усиливает положение компании на рынке, повышая конкурентоспособность, как результат функционирования кластерной политики.
7. Развитие образовательных программ в интересах кластеров. Приобретение доступа к образовательным программам различных уровней образования, предлагаемых в научно-образовательном сообществе в другом кластере, даёт возможность подготовки специалистов различного профиля. Профессиональное образование становится более доступным благодаря трансграничному сотрудничеству кластеров регионов, а предприятия получают возможность получения персонала с требуемыми знаниями, навыками, уровнем образования благодаря активному сотрудничеству в организационной, научной и информационной сфере, что непременно приводит к повышению производительности труда, росту прибыли компании, снижению временных и финансовых издержек на обучение сотрудника на рабочем месте [6].
8. Кластеризация даёт возможность органам государственной власти на получение детализированной информации о функционировании компаний на территории региона в рамках кластера, что позволяет объективно оценить текущую ситуацию на рынке и предпринять необходимые меры, которые в рамках трансграничного сотрудничества положительно скажутся на функционировании не только анализируемого кластера, но и сотрудничающего с ним. Из этого следует, что кластеризация промышленных комплексов ввиду объединения информационных пото-

ков о состоянии компаний и их взаимодействия с другими элементами кластера, даёт возможность формирования оптимальной эффективной государственной политики в отношении поддержки кластеров региона, и эффективность внедрения мер распространяется на деятельность других кластеров, с которыми осуществляется трансграничное сотрудничество. Яковлев и Заплатин считают, что «политика, основанная на кластерном понимании экономики региона, увеличивает эффективность деятельности власти» [14]. Так, государственная поддержка конкретных кластеров, а не отраслей, способствует экономическому развитию региона ввиду того, что кластер — это совокупность взаимосвязанных и взаимодополняющих предприятий, научно-образовательных учреждений, обслуживающих и вспомогательных организаций и т. д., где улучшение условий функционирования одного элемента несомненно приводит к улучшению остальных и системы в целом [7].

9. Кластеризация промышленных комплексов также снижает и распределяет риски компаний путём организованного способа сотрудничества компаний внутри кластера, так и между самими кластерами. Так, происходит сокращение вероятности возникновения неблагоприятных результатов деятельности организаций кластеров путём совместных усилий взаимодействующих кластеров. Это осуществляется благодаря пользованию конкурентными преимуществами взаимодействующих кластеров, ключевые ресурсы, технологии и инновации которых находятся на высоком уровне и в целом представляют собой мало рискованные механизмы [3].

Таким образом, кластеры промышленных комплексов регионов создают оптимальную почву для реализации политики трансграничного сотрудничества, предусматривающего возможность обмена ресурсами, технологиями, знаниями, научными достижениями и инновациями, разработки новых видов продукции, упрощённого входа новых производителей на рынок, повышения конкурентоспособности, эффективной

реализации государственных программ, оптимального распределения трудовых ресурсов и обеспечения их профессиональным образованием. Однако, эффективное трансграничное сотрудничество кластеров невозможно без функционирования между ними транспортной инфраструктуры, предполагающей наличие центровых узлов транспортной трансграничной системы. Развитие трансграничного транзита преимущественно связано с развитием транспортного комплекса и его инфраструктуры. Налаженные транспортные инфраструктуры внутри кластеров промышленных комплексов не могут обеспечивать и гарантировать эффективное передвижение ресурсов между регионами ввиду возможной несогласованности транспортных узлов кластеров, а также отсутствия центра управления транспортными перевозками и т. д., что обуславливает необходимость рассмотрения роли центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве кластеров промышленных комплексов.

В первую очередь определим сущность центров транспортной инфраструктуры (или транспортно-распределительных центров) — «многофункциональный терминальный комплекс, сооружаемый в узлах транспортной сети на пересечении магистральных путей сообщения, гарантированно обеспечивающий клиентуру комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием, функционирующий на основе современных технологий и обеспечивающий максимальный синергетический эффект во всей транспортной цепи от грузоотправителя до грузополучателя на основе интеграции товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков» [8]. Так, транспортный центр предоставляет полный комплекс услуг по координации взаимодействий совокупности организаций и обеспечению процессов хранения товаров, грузоперевозки, а также сервисных и информационных услуг (в рамках данного исследования — в трансграничном сотрудничестве). Роль таких центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве определяется в следующих

аспектах:

1. Транспортная инфраструктура и её межрегиональные центры способствуют перемещению востребованных технологий, товаров, знаний и информации и инноваций из одного кластера в другой, что положительно влияет на инвестиционную привлекательность кластера. Оптимальное расположение центров и их эффективная организация выступают ключевыми элементами успешности взаимодействий кластеров и расположенных в них предпринимательских структур, обеспечивая высокое качество перевозочного процесса между взаимодействующими кластерами. Экстенсивное и интенсивное развитие производство внутри кластера, влекущее за собой рост в различного рода ресурсов, невозможно без наличия не только эффективной транспортной инфраструктуры, но и её центров, обеспечивающих аккумуляцию и проведение всего сырья, оборудования и иных ресурсов от кластера к кластеру. А.Б. Андреев считает, что уровень развития транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов, положительно коррелирующих с потенциалом кластера [1]. Центры транспортной инфраструктуры, реализуя функции перераспределения благ между кластерами и формируя при этом синергетический эффект от взаимодействия кластеров, способствуют снижению удельных транзакционных и транспортных издержек, росту транзитного потенциала регионов, повышению транспортного обслуживания, процессов перевозки и хранения товаров, сырья и иных ресурсов. Из этого следует, что промышленные отношения между кластерами находятся в высокой зависимости от наличия такой обслуживающей транспортной системы.
2. Транспортные центры, исполняющие функции высшего эшелона менеджмента, наряду с информационно-аналитическими центрами осуществляют функции транспортного и информационного сопровождения, устанавливают контакты между производителями и потребителями, обслуживают грузоперевозки и обеспечивают организацию движения партий, их подборки, расфасовки и поставки. Согласованное движение всех видов транспорта, обеспечивающих перевозку товаров, сырья и иных ресурсов, имеющих доступ ко всей необходимой информации, создаёт единицу систему транспортных отношений, способствующих, а не препятствующих процессу создания ценности и доведения её до потребителя. Всё это позволяет существенно снизить транзакционные издержки, создавая максимальную эффективность обеспечения производителей необходимыми ресурсами с минимальными временными и финансовыми издержками, что позволяет поддерживать на рынке адекватные цены для потребителей с оптимальным сроком доставки. Трансграничное сотрудничество кластеров на базе центров транспортной инфраструктуры обеспечивается транспортными коридорами, сформированными в цепочке взаимодействия кластеров, сокращение транзитного потока между которыми является приоритетной задачей в развитии межкластерного сотрудничества на базе этих транспортных центров, обеспечивающих бесперебойность и надёжность поставок, а также возможность исключения неравных положений поставщиков (их приоритетность у производителей), обеспечивая одинаковые условия для всех участников транспортно-производственных отношений.
3. Развитие промышленных кластеров и их трансграничное сотрудничество упрощается при рациональном размещении транспортных сетей на территориях и между ними (транспортные центры) ввиду того, что при оптимальной логистической структуре размещение производственных сил становится облегчённым процессом. Именно в таких условиях обеспечивается наиболее быстрое и наименее затратное вхождение новых бизнес-единиц на географический рынок, а эффективность транспортной инфраструктуры, обеспечивающая широкий доступ к каналам распределения позволяет опти-

мизировать процесс производственной деятельности и сократить затраты на поиск оптимального размещения производственных сил и разработку плана коммуникаций с необходимыми структурами региона. Так, центр транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве является точкой «встречи» транспортных систем кластеров регионов, вокруг которых могут формироваться новые предпринимательские структуры с уже организованной эффективной транспортной инфраструктурой и широкими возможностями сбыта продукции в рамках не только одного кластера, но и налаженного сотрудничества с другими кластерами.

4. Многофункциональность и многоцелевая направленность центров транспортной инфраструктуры обеспечивает организованные цепочки взаимодействий производителей с производителями, производителей с клиентами, не ограничиваясь услугами перемещения и доставки. Концепция объединения производства, транспортировки и сбыта, ключевой задачей которых является нахождение оптимальных вариантов процесса перемещения материальных, финансовых и информационных потоков в областях обслуживания и производства на базе принципа минимизации издержек на транспортировки, снабжение, хранение, обслуживание, сбыт и производство. Центр транспортной инфраструктуры параллельно несколько функций: генерирующую (накопление продукции и ресурсов для последующей перевозки по транспортной цепи), преобразующую (пространственно-временное движение товаров и ресурсов из отправной точки в конечную), поглощающую (приёмка товаров для временного хранения) [5]. Обеспечение этих функций, формирующее оптимальную организацию консолидации и перевозки грузов, положительно влияет на финансовые показатели деятельности предприятий, их способность эффективно управлять запасами, подстраиваться под спрос, вовремя удовлетворяя его.

5. Ранее было отмечено, что центры транспортной инфраструктуры также являются агрегаторами информационных потоков и напрямую участвуют в перемещении не только материальных ресурсов и товаров, но и знаний, технологий и инноваций, т. е. занимаются перемещением и нематериальных объектов, которые становятся полноправными элементами транспортировки как нематериальные факторы производства. Возможность перемещения инноваций, осуществляемая транспортной инфраструктурой, создаёт необходимую почву для эффективного функционирования кластеров, подразумевающих обладание инновационным характером, и их взаимодействия в рамках трансграничного сотрудничества, обуславливая экономический рост регионов. Иными словами, перемещение инноваций, осуществляемое с помощью центров транспортной инфраструктуры, является важнейшим условием эффективного взаимодействия кластеров.

Совокупная роль интеграции и кластеризованных промышленных комплексов, и центров транспортной инфраструктуры в трансграничном сотрудничестве складывается из обособленных влияний этих структур с учётом синергетического эффекта, формируемого при их совместном использовании. Наиболее эффективное развитие промышленных комплексов регионов возможно при помощи их кластеризации, позволяющей представить все производственные и непроизводственные отношения, перемещение и обмен ресурсами как «организм», генерирующий эффективное взаимодействие всех участников кластера. Однако, организация оптимального способа взаимодействия кластеров с максимально высокой производительностью, результирующей в экономическом росте, обеспечивается центрами транспортной инфраструктуры, формирующей обмен ресурсами, технологиями, инновациями, знаниями. Иными словами, кластеризация формирует благоприятную почву для определения потребности в ресурсах, понимания конкурентных преимуществ кластера, а центры транспортной инфраструктуры рас-

ширяют возможности кластера и увеличивают его производственный потенциал для получения максимальных результатов при эффективном взаимодействии в ходе трансграничного сотрудничества. Рост мобильности ресурсов, обеспечиваем совокупным влиянием кластеризации и центров транспортной инфраструктуры, положительно влияет на трансграничное сотрудничество и экономическое развитие взаимодействующих кластеров. Например, сотрудничество кластеров на разных территориях в рамках научно-образовательной и инновационной деятельности упрощается ввиду большего количества доступных ресурсов и их высокой мобильности, обеспечиваемой транспортными центрами.

Объединение влияний центров транспортной инфраструктуры в экономические, производственные, инновационные отношения, складывающиеся в процессе трансграничного сотрудничества, и кластеров, сформированных на базе промышленных комплексов, обеспечивает кон-

курентоспособность как экономики взаимодействующих регионов, так и национальной экономики в целом [4]. Таким образом, система инновационного потенциала, обеспечиваемого кластерной политикой совместно с инновациями, проводимыми самими структурами кластера, которые могут эффективно использовать возможности кластерных отношений на территории, и эффективной и оптимизированной транспортной инфраструктуры даёт возможность преумножения эффективности функционирования посредством интеграции элементов кластера и транспортной инфраструктуры совместно с транспортно-распределительными центрами в результате эмерджентности. Инновационность, обеспечиваемая кластерами, и многофункциональность центров транспортных систем, проводимых связность элементов кластера и их отношений, в своей интеграции создают синергетический эффект и способствуют экономическому развитию регионом и их эффективному трансграничному сотрудничеству.

Библиографический список

1. Андреев А. Б. Методика оценки потенциала приграничного региона трехзвенной трансграничной территории // Вестник Бурятского государственного университета. — 2015. — 2S. — С. 229–234.
2. Белостоцкая А. А., Забелин Б. Ф., Конников Е. А. Актуальные вопросы производственного менеджмента в практической деятельности промышленного предприятия. — Казань : Бук, 2017. — 104 с. — ISBN 978-5-906954-04-6.
3. Конников Е. А. Совершенствование методов оценки устойчивости развития промышленных предприятий (октант устойчивости развития предприятия) // Маркетинг менеджмент в цифровой экономике. — 2015. — Т. 1, № 4. — С. 4–35.
4. Конников Е. А., Барсков В. В. Цель Российской промышленности и результаты ее достижения на современном этапе // Экономика и предпринимательство. — 2015. — 11–2 (64). — С. 167–170.
5. Меньшенина И. Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике : монография. — Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2008. — 154 с.
6. Моштаков А. А. Факторы и региональные стратегии развития кластерных образовательных систем // ЧиО. — 2015. — 4 (45).
7. Полозюк А. Г. Кластерное развитие территории // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. — 2014. — № 12.
8. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. — М. : Консультант, 2003. — 62 с. — ISBN 978-5-906954-04-6.
9. Раньжина И. В., Щербаков С. С. Конкурентоспособность современного региона и детерминанты ее повышения // Тренды и управление. — 2018. — № 1.
10. Родионов Д. Г., Кудрявцева Т. Ю. Механизм и принципы формирования кластерной промышленной политики // Инновации. — 2018. — 10(240). — С. 81–87.
11. Соколова Н. В., Конников Е. А. Ретроспективный анализ развития реального сектора России в условиях макроэкономической нестабильности // Экономика и предпринимательство. — 2016. — 10–1 (75). — С. 144–149.
12. Шаляпина М. А. Разработка инструментария управления межкластерным взаимодействием на основе ресурсно-ориентированного подхода // Вестник ПГУ. Серия: Экономика. — 2018. — № 4.
13. Шамьенова Г., Найденов М. Теоретические аспекты формирования инновационных стратегий кластерного развития регионов // Инновационная деятельность. — 2016. — 1(36). — С. 68–69.
14. Яковлев М. М., Заплатин Р. А. Рационализация управления территорией в контексте реализации кластерной политики // Кластеры. Исследования и разработки. — 2016. — 1 (2).

УДК 332.02 DOI: 10.14451/1.221.251

Направления развития промышленных комплексов территории на базе центров транспортной инфраструктуры с учетом кластеризации

© 2023 **Моттаева Анджела Бахауовна**

Доктор экономических наук, профессор, департамент менеджмента и инноваций. Финансовый Университет при Правительстве Российской Федерации. Россия, Москва.

E-mail: angela-1309.m@yandex.ru

© 2023 **Пашинина Полина Александровна**

Студент Высшей инженерно-экономической школы. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПБПУ). Россия, Санкт-Петербург.

E-mail: pashininapolina@yandex.ru

© 2023 **Сергеев Дмитрий Анатольевич**

Кандидат экономических наук, доцент. Высшая инженерно-экономическая школа.

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПБПУ). Россия, Санкт-Петербург.

E-mail: sergeev_da@spbstu.ru

Ключевые слова: промышленный сектор, конкурентоспособность промышленного предприятия, региональные кластеры, транспортная инфраструктура, промышленный комплекс.

В исследовании рассматривается актуальность дифференциации промышленных структур, интегрированные по общему признаку в свете необходимости повышения конкурентоспособности компаний вследствие общесистемной нестабильности. Описываются различные типы регионов, используемые для классификации предпринимательских структур в рамках развития промышленных комплексов. Авторы обосновывают преимущества кластеризации, такие как объединение промышленного потенциала региона, а благодаря государственной финансовой поддержке конкретной компании или отрасли происходит улучшение функционирования всего кластера. Транспортная инфраструктура в свою очередь должна обеспечить снижение удельных транзакционных и транспортных издержек промышленной структуры, а также участвовать в формировании цепочки трансформации информации в знание, технологию и инновацию.