

УДК 625.7/8

**РИСКИ РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА В УСЛОВИЯХ ЭКСКЛАВНОЙ ТЕРРИТОРИИ****Т.И. Трубникова, Г.В. Проваторова**

Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича
и Николая Григорьевича Столетовых, Российская Федерация
e-mail: tatasofa1983@mail.ru, asf.inst@yandex.ru

Определены особенности развития кластерной политики Калининградской области, проведен обзор и роль действующих кластерных образований в стратегии развития Калининградской области как эксклавной территории. Обозначены проблемы и перспективы кластеризации региона. Приведена модель и механизм инновационно-кластерной структуры дорожно-строительного комплекса в условиях анклава. Определена практическая значимость развития кластера дорожно-строительной.

Проведен анализ и разработка комплекса мероприятий, повышающих эффективность деятельности предприятия за счет снижения рисков обеспечения технологических процессов на примере предприятия дорожно-строительной отрасли, работающего в условиях анклава.

Ключевые слова: Калининградская область, кластерное развитие, эксклавная территория, дорожно-строительная отрасль.

**RISKS OF RESOURCE SUPPORT OF TECHNOLOGICAL PROCESSES
ROAD CONSTRUCTION CLUSTER IN AN EXCLAVE TERRITORY****T. Trubnikova, G. Provatorova**

Vladimir State University named after Alexander Grigoryevich
and Nikolai Grigoryevich Stoletov, Russian Federation
e-mail: tatasofa1983@mail.ru, asf.inst@yandex.ru

The features of the development of the cluster policy of the Kaliningrad region are determined, a review and the role of existing cluster formations in the development strategy of the Kaliningrad region as an enclave territory are carried out. The problems and prospects of clustering the region are outlined. The model and mechanism of the innovative cluster structure of the road-building complex in the conditions of the enclave is presented. The practical significance of the development of the road construction cluster is determined.

An analysis and development of a set of measures was carried out to increase the efficiency of the enterprise by reducing the risks of ensuring technological processes using the example of a road construction industry enterprise operating in an enclave.

Keywords: Kaliningrad region, cluster development, regional development strategy, enclave territory, road industry.

Введение. Развитие дорожно-строительной отрасли является важнейшим условием функционирования экономических систем современных государств. Государственная политика

в области дорожного строительства определяет необходимость повышения экономической эффективности их деятельности и качества выполняемых работ и услуг как основных факторов конкурентоспособности. В данной работе выполнялись анализ и разработка комплекса мероприятий, повышающих эффективность деятельности предприятия за счет снижения рисков обеспечения технологических процессов на примере предприятия дорожно-строительной отрасли, работающего в условиях эксклава.

Актуальность: особенность геополитического положения Калининградской области обуславливает потребностью изучения проблем развития российского эксклавного и нестандартных подходов к решению экономических и транспортных вопросов.

Необходимость разработки эффективной системы кластеризации, которая способна стать драйвером роста во всех отраслях региональной экономики, в том числе дорожно-строительной отрасли.

ЭКСКЛАВ – это регион, отделенный от основной части страны территориями зарубежных государств.

Субъект как Калининградская область, единственный российский эксклав, ставший в 2004 г. анклавом внутри НАТО и ЕС.

Как правило, используется термин «анклав» ввиду его более широкого применения.

Высокая степень зависимости региона от внешних факторов, его уязвимость перед лицом экономических шоков определяет эксклавный статус Калининградской области.

КЛАСТЕР: скопление/концентрация хозяйствующих структур и как инструмент управления экономическими процессами.

Кластерный подход является своего рода стратегическим управленческим подходом к диверсификации и модернизации экономического пространства проблемных регионов [1].

К проблемным регионам можно отнести Калининградскую область, которая является эксклавной территорией.

В Государственной программе развития промышленности и предпринимательства указана необходимость обеспечения инженерной инфраструктурой кластеров Калининградской области, развития практики государственно-частного партнерства, улучшения инвестиционного климата и кадрового обеспечения производственных кластеров [2]. В Калининградской области в настоящее время существует пять кластеров.

Дорожно-строительный комплекс – это многоотраслевая структура, объединяющая подрядные, проектные и специализированные организации, предприятия строительной индустрии, транспортной логистики, инженерной инфраструктуры и многие другие [3].

Ввиду многогранных сложностей в первую очередь территориальной назревает вопрос к созданию дорожно-строительного кластера эксклавной территории Калининградской области.

В связи с этим разработка организационно-методического инструментария кластерной политики применительно к региональному дорожно-строительному комплексу представляется актуальной, своевременной и имеющей высокую практическую значимость задачей стратегического характера [4; 5].

Особенности развития кластерной политики Калининградской области. Целью данной работы является определение роли кластеров разных направлений в развитии Калининградской области, разработка модели и механизма кластерного развития дорожно-строительной отрасли, и разработка комплекса мероприятий, повышающих эффективность деятельности предприятия за счет снижения рисков обеспечения технологических процессов на примере дорожно-строительной отрасли, работающего в условиях анклава.

Кластерные объединения состоят из различных участников рынка, включая предприятия, осуществляющие производство товаров, компании, выполняющие поставки оборудования и материалов, оказывающие услуги сервиса, научных исследований, образования, консалтинга, информационного обеспечения, согласно профилю кластера. Задачи формирования региональных кластеров различных направленностей внесены в стратегии развития субъектов РФ и муниципальных образований. В этой связи актуальным является определение проблем и перспектив кластеризации региона, на примере Калининградской области [6].

С этой целью в структуре Фонда «Центр поддержки предпринимательства Калининградской области (микрокредитная компания)» в декабре 2017 года создан Центр кластерного развития. Он оказывает содействие развитию кооперации бизнеса, органов государственной власти, учреждений образования, науки и инвесторов в реализации совместных проектов.

В настоящий момент в Калининградской области действуют пять кластеров: Кластер янтарной промышленности, Кластер судостроения и судоремонта Калининградской области и Балтийский металлообрабатывающий кластер, Международный IT-кластера «Северо-Запад» [7].

Риски и проблемы развития дорожно-строительной отрасли Калининградской области. Риски ресурсного обеспечения дорожно-строительной отрасли можно классифицировать следующим образом:

- удорожание логистики вдвое по доставке санкционного груза морем;
- увеличение стоимости тарифа на транзит на ж/д и автоперевозки в полтора раза на часть грузов, разрешенного к перевозке. Литва, через которую проходят все сухопутные транспортные пути на территорию России, довольно часто вводит новые порядки транзита, повышая тем самым себестоимость перевозки всех видов грузов;
- потеря Россией портов прибалтийских государств, выдвигает порт Калининграда на второе по значению в бассейне место после Санкт-Петербурга;
- срывы и увеличение сроков поставок из-за задержек паромного сообщения (порт Усть-Луга (Санкт-Петербург) - порт Балтийск (Калининград), влекущие срыв контрактных обязательства перед партнерами и заказчиками.

Изучение ситуации в Калининградской области показало наличие предпосылок развития дорожно-строительного кластера это: эксклавный статус, транспортная изолированность, которая выступает барьером по транспортно-логистической обеспеченности сырьем, и остро требует участия государства, недостаточный уровень развития транспортной системы области, включающий железнодорожный, автомобильный, морской, речной и воздушный транспорт, которые являются при условии поддержки и его развития, надёжным гарантом успешного обеспечения транспортного обслуживания сектора промышленности и народного хозяйства, нехватка квалифицированных кадров, отсутствие образовательной базы в регионе, в частности кафедры «Автомобильные дороги» высшего профессионального образования, что тормозит обеспечению профессиональными кадрами, острая необходимость в модернизации производства и техническом перевооружении предприятий и отсутствие научно-исследовательской базы в области инновационной деятельности дорожной отрасли [8]. Однако существует ряд факторов, препятствующих развитию дорожно-строительного комплекса. К ним можно отнести:

- санкции на запрет транзита стройматериалов, сырья и топлива, ресурсы, задействованные в инвестиционной фазе любой отрасли в регионе;
- жесткая протекционистская тарифная политика странами Балтики, основанная на применении неравнозначных тарифных коэффициентов при транспортировке грузов на калининградском направлении;
- несовершенство законодательной базы, регламентирующей функционирование эксклавной территории России.

Одной из основных задач создание кластера является разработка проектов развития автодорожной инфраструктуры в регионе, реализация научно-исследовательских программ, организация подготовки и переподготовки кадров, разработка предложений для органов власти в сфере транспортной политики [9; 10].

Модель дорожно- строительного кластера представлена в таблице 1.

Таблица 1. – Модель дорожно-транспортного кластера

Участники дорожно-строительного кластера Калининградской области	
Со стороны Государства	– Министерство инфраструктуры Калининградской области; – ГКУКО «Управление дорожного хозяйства Калининградской области»; – Фонд «Центр поддержки предпринимательства Калининградской области»; – Федеральное агентство морского и речного транспорта, Калининградская областная таможня
Со стороны Образования	– Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта (БФУ им. Иммануила Канта); – Калининградский государственный технический университет (КГТУ)
Со стороны Бизнеса	– Дорожные предприятия Калининградской области; – Некоммерческое партнерство «Строительный союз Калининградской области»; – АО «Калининградский морской торговый порт», АО «Порт Пионерский», Порт «Усть-Луга»; – ООО «Терминально-логистический центр «Восток-Запад» г. Черняховск; – ОАО «РЖД»; – Производители дорожно-строительной техники и специфицированного оборудования; – Производители битума, битумной эмульсии минерального порошка, инертных материалов; – Международные партнеры (РУПП «Гранит» Республика Беларусь (гранитный щебень), ООО «Доломит» Республика Беларусь (минеральный порошок); – Проектная организация ООО «Дорсервис-Запад»
Со стороны Научного комплекса	Лаборатория ГКУ КО «Управление дорожного хозяйства»

В регионе уже существуют инструменты и мероприятия развития дорожно-строительного кластера, к ним можно отнести следующие моменты:

- разработка рабочего механизма субсидирования тарифов по перевозке грузов (Пилотный проект «Порядок субсидирования морских перевозок в (из) Калининградскую область, Постановление № 1665 от 21.09.2022 г;
- создание в регионе мощного транспортно-логистического узла, обеспечивающего устойчивые грузовые связи с регионами России;
- разработка программ поддержки в виде экономических преференций и субсидий участникам кластера;
- инвестирование в создание и модернизацию объектов инфраструктуры по формированию ресурсных стратегических сырьевых запасов для бесперебойной работы;
- развитие межкластерного взаимодействия.

Следует отметить, что помимо производственных, экономических и транспортно-логистических задач создание и развитие дорожно-строительного кластера позволяет обеспечить определенный социально-экономический эффект:

- развитие инвестиционной привлекательности региона через кластерные объединения;

- повышение ресурсного потенциала региона как анклавной территории;
- стимулирование полного удовлетворения потребностей производства;
- в частности, для дорожно-строительной отрасли сбалансированного и своевременного обеспечения сырьем материалами.

Заключение. Таким образом, проведенный анализ показал перспективность развития в Калининградской области кластеров различной направленности в связи со стимулирующей функцией со стороны государственных органов и заданной в региональных стратегических документах.

К ряду назревших проблем, которые следует преодолевать в ходе развития кластерных объединений, можно отнести нехватку квалифицированных специалистов (янтарный, судостроительный, дорожно-строительный кластеры), что в перспективе будет решено совместно с образовательными учреждениями региона.

Так же выявленной проблемой остается низкая восприимчивость к инновациям технологиям дорожной отрасли в виду отсутствия научно-исследовательских центров и квалифицированных кадров, и как следствие, чего требует инвестиций в развития новейших технологий, в частности за счет государственных субсидий, системы грантов и дотаций.

Проблемы развития инфраструктуры сервиса и транспорта (туристический, транспортно-промышленный, дорожно-строительный, автотранспортный кластеры), а также кластеров в сфере высоких технологий, смогут решаться за счет субсидий ФЦП, региональных программ развития, системы грантов, льготных кредитов и внедрения механизмов государственно-частного партнерства.

Разработка методического инструментария кластерной политики применительно к дорожно-строительному комплексу имеет высокую практическую значимость социально-экономического и стратегического характера с предпосылки для участия эксклава в сложных системах взаимодействий и минимизации рисков ресурсного обеспечения технологических процессов дорожной отрасли.

ЛИТЕРАТУРА

1. Асаул, А.Н. Строительный кластер -новая региональная производственная система // Экономика строительства. – № 6.
2. Постановление Правительства Калининградской области от 25 марта 2014 года № 144 «О государственной программе Калининградской области «Развитие промышленности и предпринимательства». – Калининград, 2014. — 138 с.
3. Асаул, А.Н. Феномен инвестиционно-строительного комплекса или сохранение строительного комплекса страны в рыночной экономике: монография. – СПб.: Изд-во СПбГАУ.
4. Асаул, А.Н., Грахов, В.П. Маркетинг-менеджмент в строительстве. – М.: Изд-во ЛКИ.
5. Асаул, А.Н., Грахов, В.П. Интегративное управление в инвестиционно-строительной сфере. – СПб.: Гуманистика, 2007.
6. Поляков Р.К., Дуров А.В. Роль кластеров и кластерной политики в развитии Калининградской области // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999–2645. — №2 (50). Номер статьи: 5019. Дата публикации: 23.05.2017. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/5019/>.
7. Медведева, С.В. Кластеризация перспективных отраслей. Калининградская область на пути восстановления янтарной промышленности // Молодой ученый. — 2014. — №7.1. — С. 57-59.

8. Боднар Т.И., Проваторова Г.В. Формирование стратегии кластерного развития дорожно-строительного комплекса в условиях анклавной территории (на материалах Калининградской области) // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №4 (72). Номер статьи: 7230. Дата публикации: 21.12.2022. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/7230/>.
9. Усов, В.Ю. Создание промышленного кластера в Калининградской области // Экономические стратегии. — 2013. — №6-8. — С. 142-146.
10. Янченко, О.А., Баташова, А.Ф. Предпосылки создания кластеров в Ростовской области / Перспективы развития Восточного Донбасса: материалы VIII Международной и 65-й Всероссийской науч. практ. конф., апрель 2016, г. Шахты / Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова. — Новочеркасск: ЮРГПУ (НПИ), 2016.