

УДК 338.47  
ББК 65.37::40  
JEL L91

## **Кластерный подход к управлению развитием логистических операторов и формированию конкурентоспособного рынка логистических услуг в России<sup>1</sup>. (Часть 1)**

**Прокофьева Татьяна Анатольевна**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры логистики и экономической информатики, Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева (РХТУ), президент Ассоциации «Логинвест», вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России, 1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия  
E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Аннотация:** Глобализация мировой экономики и расширение международного сотрудничества, развитие международных транспортных коридоров, системы информационного и коммуникационного обеспечения способствовали формированию крупных транснациональных корпораций. При этом важнейшим фактором экономического роста становится развитие рынка логистических услуг и создание интегрированных логистических систем.

**Ключевые слова:** кластер, экономика, международные транспортные коридоры, транснациональные корпорации, логистические провайдеры, логистический аутсорсинг.

## **Cluster approach to managing the development of logistics operators and the formation of a competitive market for logistics services in Russia<sup>2</sup>. (Part 1)**

**Taniana A. Prokofieva**, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department professor Russian University of Chemical Technology D.I. Mendeleev, the president of Loginvest association, Vice President of National Logistics Association (NLA) of Russia, 1<sup>st</sup> Miusskayast, 3, 125047, Moscow, Russia  
E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Abstract:** The globalization of the world economy and the expansion of international cooperation, the development of international transport corridors, information and communication support systems contributed to the formation of large transnational corporations. At the same time, the development of the logistics services market and the creation of integrated logistics systems are becoming the most important factor in economic growth.

**Key words:** cluster, economy, international transport corridors, transnational corporations, logistics providers, development, logistics outsourcing.

Ключевую роль в повышении конкурентоспособности рынка логистических услуг и формировании эффективных логистических систем на микро-, мезо- и макроэкономическом уровнях играют логистические операторы от узкофункциональных (перевозчики,

---

<sup>1</sup> Использованы материалы статьи Прокофьевой Т.А., Элларьяна А.С. «Кластерные модели интеграции логистических операторов с партнерами по бизнесу» / Экономика России: прошлое, настоящее, будущее: коллективная монография / под общей редакцией Н.А. Адамова. – М.: Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, 2014. – 248 с.

<sup>2</sup> Used materials of the article by Prokofieva T.A., Ellaryan A.S. "Cluster models of integration of logistics operators with business partners" / Economy of Russia: past, present, future: collective monograph / edited by N.A. Adamova. – Moscow: Institute for Research on Goods Movement and Wholesale Market Conditions, 2014. – 248 p.

экспедиторы, складские и таможенные брокеры и т.д.) до логистических провайдеров 3PL и 4PL уровней – системных интеграторов логистических бизнес процессов.

Несмотря на то, что в последнее десятилетие рынок логистических услуг в РФ развивается высокими темпами, опережающими в 1,5-2 раза темпы роста его в Европе, Россия сильно отстает от ведущих держав с развитой экономикой. Так, в рейтинге Всемирного Банка по уровню развития логистики – LPI (Logistics Performance Index) в 2011 году Россия заняла 99 место из 155 стран мира, по уровню развития логистической инфраструктуры – 83 место, по условиям для международных поставок – 106 место, а по таможенным процедурам – 138 место (таблица 1).

В условиях глобализации мировой экономики и вхождения Российской Федерации во Всемирную торговую организацию (ВТО) столь низкий уровень развития логистики может крайне негативно сказаться на участии России в мировом внешнеторговом обороте, ее месте и роли в организации внешнеэкономических связей, развитии системы международных транспортных коридоров и реализации транзитного потенциала страны.

Для повышения конкурентоспособности российского рынка логистических услуг необходимо адекватное развитие логистической инфраструктуры, создание национальных логистических операторов, обеспечивающих надежность и своевременность поставок и высокий уровень сервисного обслуживания потребителей.

В рамках функционирования рабочей группы по корректировке Транспортной стратегии России на период до 2030 года были внесены предложения по реализации мероприятий, направленных на поэтапное повышение уровня развития логистики в транспортном комплексе России (см. таблицу 1) и вхождение РФ к 2030 году в число первых 20 стран мира в рейтинге Всемирного Банка по индексу результативности логистики (LPI).

**Таблица 1. Показатели результативности логистики (LPI) в России, рейтинг Всемирного банка и их прогноз на период до 2030 года**

Целевые нормативы (индикаторы)	2011 год	2020 год	2025 год	2030 год
Индекс результативности логистики (LPI), место в рейтинге Всемирного Банка	99	52	35	20
Развитие логистической инфраструктуры, место в рейтинге Всемирного Банка	83	54	38	18
Выполнение обязательств и надежность доставки грузов логистическими провайдерами, место в рейтинге Всемирного Банка	88	60	45	20
Условия для международных поставок, рейтинг Всемирного Банка	106	60	40	20
Таможенные процедуры, рейтинг Всемирного Банка	138	70	50	30
Удельный вес общих логистических издержек товарообращения, % в ВВП	23	17	13	10
Доля транспортных затрат в общих логистических затратах, % от общих логистических издержек	87	80	72	67

В настоящее время проблемам разработки стратегии развития логистических операторов и формирования конкурентоспособного рынка логистических услуг в РФ не уделяется достаточное внимание. При этом необходимо отметить, что только порядка 5% логистических компаний в России имеют четко разработанную стратегию своего развития. В условиях повышения конкурентоспособности российского рынка логистических услуг

актуальной народнохозяйственной задачей является разработка клиенто-ориентированной стратегии развития логистических операторов и кластерных моделей интеграции с партнерами по бизнесу.

ВВП России в 2011 г. составил по данным Росстата 54,369 трлн. руб. Логистические издержки в РФ в среднем составляют 20% ВВП – (10,874 трлн. руб.). Снижение логистических издержек на 1% даст экономию в 108,7 млрд. руб./год.

Транспортная составляющая логистических издержек в среднем составляет 40% (4,350 трлн. руб.). Возможная экономия от снижения себестоимости перевозок на 1% по народному хозяйству в целом может составить 43 млрд. руб. в год.

По оценке зарубежных экспертов передача на аутсорсинг 3PL-провайдеру операционной логистической деятельности обеспечивает в среднем экономию логистических издержек в 40-50%.

При переходе на логистический аутсорсинг 10% промышленных и торговых компаний России может быть получен экономический эффект в виде экономии логистических издержек порядка 489 млрд. руб.

Для успешного инновационного развития России необходимы новые подходы и технологии управления, основанные на последних достижениях науки и мировом опыте.

В условиях глобализации и интернационализации мировой экономики ведущей стратегией социально-экономического развития Российской Федерации становится кластерный подход к управлению отраслями и регионами РФ, обеспечивающий инновационное развитие и повышение конкурентоспособности экономики, как отдельных регионов, так и страны в целом. Исключительная значимость выбора кластерных моделей управления экономическим развитием страны выдвигает эту проблему в разряд имеющих особое государственное значение.

Интенсивное развитие рынка транспортно-логистических услуг в России создает объективные организационно-экономические предпосылки для формирования в РФ транспортно-логистических кластеров (ТЛК) как наиболее эффективной инновационно-ориентированной формы интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающей на основе инноваций и согласования экономических интересов всех контрагентов цепи поставок максимальный синергетический эффект.

Целевые ориентиры Транспортной стратегии России на период до 2030 года, в число которых входит развитие системы национальных и международных транспортных коридоров, реализация транзитного потенциала России в системе евроазиатских МТК и развитие экспорта транспортных услуг, создают объективные геоэкономические и геополитические предпосылки для реализации кластерной политики Российской Федерации в области транспортно-логистических услуг, создания и развития транспортно-логистических кластеров (ТЛК) на федеральном, региональном, межрегиональном и международном уровнях.

Кластерный подход широко применяется в экономике США, Японии, Финляндии, Китае, Индии и ряде других стран. В Республике Казахстан в качестве одного из 7-ми наиболее прогрессивных направлений развития экономики формируется транспортно-логистический кластер.

В Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области провозглашено формирование ряда территориально-отраслевых кластеров, одним из приоритетных является транспортно-логистический кластер, основу формирования которого составляют транспортно-логистические центры (кластеры), построенные на иерархических принципах. В ОАО «РЖД» разработана методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров.

Термин кластер в экономике стал применяться относительно недавно. Идеи Портера, Вебера, Маршалла, а также работы Скотта и других экономистов являются теоретическим

ядром, позволяющим обосновывать логичность и закономерность мировой политики кластеризации экономики.

В экономике впервые кластерная теория была применена М. Портером для исследования проблем конкурентоспособности [2]. Кластер в экономической литературе рядом исследователей определяется как индустриальный комплекс, который сформирован на базе территориальной концентрации сетей специализированных поставщиков, основных производителей и потребителей, связанных технологической цепочкой. В этом плане кластер выступает в качестве альтернативы чисто отраслевому подходу.

Согласно определению М.П. Войнаренко [1]: «Кластер – это территориально-отраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, которые тесно сотрудничают с научными учреждениями и органами местной власти с целью повышения конкурентоспособности собственной продукции и экономического роста региона».

Анализ работ в области исследований кластерных моделей в экономике, показывает, что кластерную теорию, прежде всего, стали применять в качестве основы интегрированного взаимодействия малого, среднего и крупного бизнеса на основе следующих основных принципов:

- формирование единого инновационного, информационного, финансового, технологического и правового пространства;

- совершенствование производственных процессов и технологий на основе инноваций;

- формирование общей коммерческой стратегии и политики в сфере внешнеэкономической деятельности;

- взаимодействие с научными институтами и образовательными учреждениями и повышение профессионального уровня персонала компаний.

Необходимо отметить, что кластеризация может быть как естественной формой интеграции экономических субъектов, которая зависит лишь от сложившихся в экономике обстоятельств, стимулирующих создание такого рода объединений, так и искусственной.

На рис. 1 представлена модель инициирования создания кластеров, включающая 5 основных факторов кластеризации: инициатива; инновации; интеграция; инвестиции и экономический интерес. Сущность концепции, сформулированной профессором М.П. Войнаренко, состоит в обеспечении пяти необходимых условий – «5И» для того, чтобы кластер состоялся как жизнеспособная, самодостаточная, успешная и эффективная организация. Исследования показали, что условия создания и функционирования кластеров, могут быть одновременно и условиями инвестирования перспективных проектов на основе кластерных технологий [1]:

- без инициативы невозможно реализовать даже самый примитивный проект или привлечь инвестиции;

- только новые, оригинальные, нестандартные инновационные идеи могут заинтересовать инвестора;

- только интеграция усилий власти, бизнеса и институций (научных, образовательных, общественных организаций) может быть условием успешного привлечения инвестиций на данную территорию (город, район, регион);

- без обмена информацией о потенциальных возможностях региона, его приоритетах, инвестиционной привлекательности и перспективах развития невозможно какое-либо инвестиционное предложение от потенциальных инвесторов;

- только экономический интерес от вложенного капитала может быть гарантией успешной реализации любого реального инвестиционного проекта.

Многие исследователи отмечают необходимость географической близости субъектов кластера, при этом границы кластера авторы, как правило, не уточняют. В научной среде существуют следующие точки зрения по поводу территориальной локализации кластера:

- границы кластера совпадают с административно-территориальным делением. При расширении кластера эти границы могут увеличиться до территории нескольких регионов либо стран;
- основой для определения границ являются взаимосвязи между участниками.



**Рис. 1. Условия формирования кластеров и инвестирования проектов развития инфраструктуры и внедрения новых технологий**

По вопросу типологии кластеров следует отметить, что на основе классификации по сфере формирования выделяют отраслевые кластеры, концентрирующиеся вокруг определенной сферы деятельности, и межотраслевые.

Транспортно-логистический кластер по своей структуре имеет сложный смешанный характер. С одной стороны, он носит отраслевой характер, т.к. большинство его субъектов и участников (перевозчики, экспедиторы, владельцы терминалов, морские и речные порты, аэропорты, железные дороги и т.п.) относятся к транспортной отрасли. Одновременно, в состав кластера, как правило, включаются информационные, страховые компании, таможенные представители, финансовые структуры, фирмы сервисного обслуживания, крупные грузоотправители и грузополучатели, что придает кластеру межотраслевой характер. Формируясь на территории региона, страны или в зоне международных транспортных коридоров, транспортно-логистический кластер может иметь региональный, межрегиональный, национальный и глобальный характер.

Создание кластеров возможно практически во всех отраслях экономики. Кластеры могут объединять предприятия и учреждения, как отдельных регионов, так и разных стран, для повышения эффективности и конкурентоспособности, роста производительности труда и качества продукции, стимулирования инноваций, содействия формированию новых предприятий с учетом их выгодного географического расположения.

Центры кластеров могут формироваться как в традиционных отраслях промышленности, имеющих географическую концентрацию, так и в предпринимательских структурах коммерческого сектора, и в сфере услуг. Нередко центрами кластеров могут служить инновационные центры, технопарки, логистические центры мультимодальных транспортных узлов федерального и международного уровня, университеты, научно-исследовательские институты и прочие организации.

Исследование кластерных моделей интеграции предприятий и организаций в эффективные экономические структуры нового типа позволяет сделать вывод, что именно кластеры могут быть теми импульсами, которые при удачной концентрации производства (услуг), специализации, использовании современных инновационных решений, коммуникации, координации, кооперации и сотрудничества помогут выявить точки роста в каждом конкретном регионе, обеспечивая его приоритет в конкурентной борьбе. Как следствие, в разных странах мира растет интерес к формированию и поддержке кластеров, происходит активизация правительственной политики в этой сфере.

К числу характерных признаков кластеров относятся:

1. Наличие сильных конкурентных позиций на международных и/или общероссийском рынках и высокий экспортный потенциал участников кластера (потенциал поставок за пределы региона). В качестве индикаторов конкурентоспособности могут рассматриваться: высокий уровень мультифакторной производительности, высокий уровень экспорта продукции и услуг (и/или высокий уровень поставок за пределы региона).

2. Наличие у территории базирования конкурентных преимуществ для развития кластера, к которым могут быть, в том числе отнесены: выгодное географическое положение, доступ к сырью, наличие специализированных кадровых ресурсов, наличие поставщиков комплектующих и связанных услуг, наличие специализированных учебных заведений и исследовательских организаций, наличие необходимой инфраструктуры и другие факторы. В качестве индикаторов конкурентных преимуществ территории может рассматриваться, в том числе, накопленный объем привлеченных прямых инвестиций.

3. Географическая концентрация и близость расположения предприятий и организаций кластера, обеспечивающая возможности для активного взаимодействия. В качестве индикаторов географической концентрации могут рассматриваться показатели, характеризующие высокий уровень специализации данного региона.

4. Широкий набор участников, достаточный для возникновения позитивных эффектов кластерного взаимодействия. В качестве индикаторов могут рассматриваться показатели, характеризующие высокий уровень занятости на предприятиях и организациях, входящих в кластер.

5. Наличие эффективного взаимодействия между участниками кластера, включая, в том числе, использование механизмов субконтракции, партнерство предприятий с образовательными и исследовательскими организациями, практику координации деятельности по коллективному продвижению товаров и услуг на внутреннем и внешнем рынках.

В Концепции кластерной политики РФ с учетом отраслевой специфики выделены 5 типов кластеров, одним из них назван транспортно-логистический кластер, понимаемый следующим образом:

Транспортно-логистические кластеры включают в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Кластер может включать также организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры, компании специализирующиеся на морских, речных, наземных, воздушных перевозках, логистические комплексы и другие. Транспортно-логистические кластеры развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал.

Исходя из выше изложенного, сформулируем понятие «Транспортно-логистический кластер».

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами федеральной и региональной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг.

При построении кластерной модели ТЛК можно выделить следующие структурные элементы:

1. «Ядро» – объекты, вокруг которых группируется кластер, выполняющие основной вид деятельности, позиционирующие кластер, выпускающие конечную продукцию или оказывающие услуги с учетом региональной специализации и географических преимуществ региона.

2. «Дополняющие объекты» – объекты, деятельность которых напрямую обеспечивает функционирование объектов «ядра».

3. «Обслуживающие объекты» – объекты, наличие которых обязательно, но деятельность которых напрямую не связана с функционированием объектов «ядра». К обслуживающим объектам могут быть отнесены предприятия, реализующие сервисные функции кластера, т.е. информационные, сбытовые, ремонтные и т.д. Кроме того, в состав обслуживающих объектов входит финансовый центр кластера, т.е. банковская структура, осуществляющая финансовое сопровождение деятельности предприятий кластера.

4. «Вспомогательные объекты» – объекты кластера, наличие которых желательно, но не обязательно для функционирования других объектов кластера. К ним относятся различные сервисно-консультационные предприятия, функции которых могут быть осуществлены как в рамках кластера, так и с помощью аутсорсинга. Кроме того, к данным объектам относятся различные институты финансового капитала, не входящие в состав финансового центра. Целью данных предприятий, в случае их наличия в кластере, является изыскание внутренних резервов для обеспечения непрерывности воспроизводственных процессов, достижение стратегических выгод, связанных в первую очередь с повышением мобильности развития и реализации технологического потенциала всего кластера.

На рис. 2 представлена графическая модель транспортно-логистического кластера [3]

1. Ядром транспортно-логистического кластера (ТЛК) могут быть такие структуры-лидеры, как мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), создаваемые в крупных транспортных узлах и морских портах, 4PL-провайдеры и 3PL-провайдеры, при этом в состав ядра ТЛК могут входить крупные транспортно-экспедиционные компании операторы мультимодальных и интермодальных перевозок, информационные консалтингово-аналитические компании, крупные автотранспортные и железнодорожные компании (филиалы ОАО «РЖД»), а также авиакомпании, морские и речные порты, крупные грузовладельцы и др.

К категории обслуживающих объектов, наличие которых в кластере обязательно, но их деятельность напрямую не связана с функционированием непосредственно объектов «ядра» ТЛК считаем целесообразным отнести следующих участников кластера:

■ магистральная сеть путей сообщения с подъездными путями, предприятия и организации транспорта, функционирующие в узле; грузоперерабатывающие комплексы и др. объекты транспортной инфраструктуры;

■ экспедиторы, перевозчики;

■ владельцы терминалов, товарных и таможенных складов;

■ таможенные брокеры;

■ грузовые терминальные комплексы;

■ мультимодальные транспортно-логистические центры;

■ информационно-аналитические центры;

■ крупные инвестиционные компании, финансово-промышленные группы, банки, другие финансовые институты;

■ ВЦ, ИЦ и АСУ видов транспорта, ЦФТО ОАО «РЖД, ГНИВЦ ФТС РФ.

Вспомогательными объектами в кластерной модели ТЛК являются:

■ оптовые торговые посредники, агенты, дилеры, брокеры, дистрибьютеры,

■ охранные, страховые компании, информационные и консалтинговые компании,

■ органы лицензирования и сертификации;

■ распределительные центры крупных промышленных и сельскохозяйственных предприятий;

■ оптовые базы и центры оптовой торговли, центры дистрибуции;

■ рекламные и маркетинговые агентства;

■ ВЦ и ИЦ центров оптовой торговли, ИЛЦ терминальных комплексов;

■ экологический центр ответственности за охрану окружающей среды.

4. Дополняющие объекты в модели транспортно-логистического кластера представлены новыми элементами, подчеркивающими инновационный характер модели ТЛК:

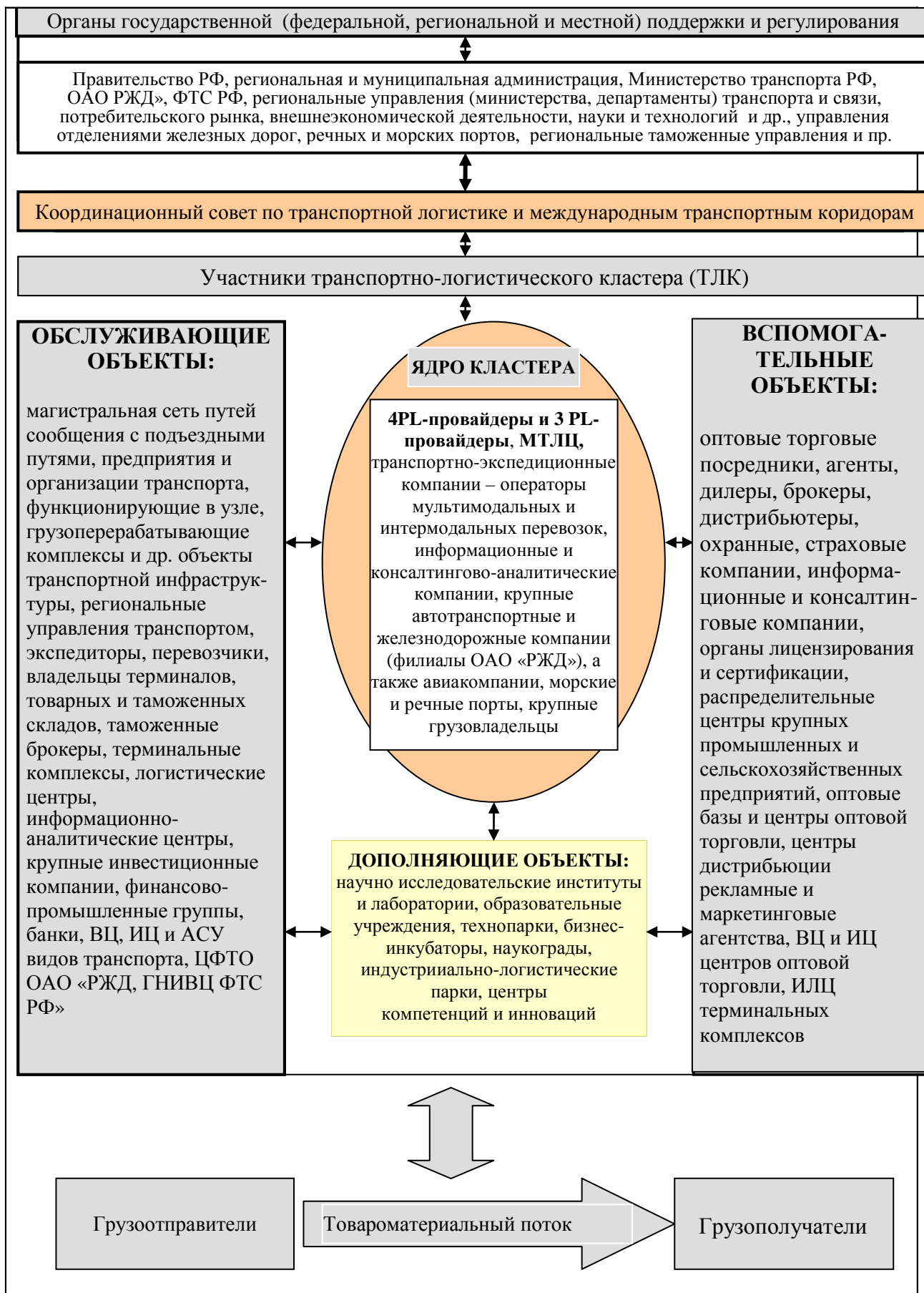


Рис. 2. Модель транспортно-логистического кластера

- Научно исследовательские институты и лаборатории;
- образовательные учреждения;
- технопарки, бизнес-инкубаторы, наукограды;
- индустриально-логистические парки;
- центры компетенций и инноваций.

Представленная на рис. 2 модель транспортно-логистического кластера (ТЛК) является типовой и отражает общую структуру ТЛК. При этом следует отметить, что в каждом конкретном регионе модель будет иметь свою специфику, отражающую специализацию региона, уровень его социально-экономического развития, характер размещения производительных сил, начертание транспортной сети, размещение объектов транспортно-логистической инфраструктуры, величину и структуру проходящих и формируемых в регионе грузопотоков и др. [3, 4].

С учетом границ пространственного распространения транспортно-логистических кластеров (ТЛК), геополитических, социально-экономических, стратегических и тактических целей, решаемых его формированием, можно выделить следующие основные типы ТЛК [3, 4]:

- Региональные транспортно-логистические кластеры (РТЛК), формируемые, как правило, в границах субъектов федерации.

- Межрегиональные, охватывающие несколько субъектов федерации, при этом один из субъектов с более высоко развитой экономикой становится регионом-лидером для менее развитых в социально-экономическом плане соседних субъектов, ядром межрегионального ТЛК.

Такие кластеры целесообразно формировать в виде межрегиональных макрологистических платформ (ММЛП), объединяющих несколько РТЛК (или РТЛС), интегрированных инновационным подходом к управлению товароматериальными потоками и общей целью ведения бизнеса, согласованной с общерегиональными и национальными (Федеральными) целями социально-экономического развития.

- Глобальные транспортно-логистические кластеры (ГТЛК) создаются, как правило, в регионах, расположенных в зоне тяготения к международным транспортным коридорам, с целью обеспечения ускорения продвижения сквозных товароматериальных и сопутствующих потоков, предоставления высокого качества их логистического сервисного обслуживания. Инициатором создания таких кластеров и соответственно их ядром (компаниями-лидерами) могут выступать крупные логистические компании 3PL провайдеры. В частности, инициатором создания ГТЛК по обслуживанию Евроазиатского МТК «Восток – Запад», основу которого составляет Транссибирская магистраль, могут выступить такие компании 3PL провайдеры, как «Трансконтейнер», «Трансибирский интермодальный сервис», ОАО «РЖД Логистика» [3, 4].

Рассмотренные выше типы транспортно-логистических кластеров относятся к категории макрологистических (региональных, межрегиональных, международных) и глобальных логистических систем.

### **Литература**

1. Войнаренко, М.П. Кластерные модели объединения предприятий в Украине // Экономическое возрождение России. – 2007. – № 4(14). – С. 68–82.
2. Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс. 2001. – 495 с.
3. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 302 с.
4. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Методологические аспекты построения кластерной модели транспортно-логистической инфраструктуры региона // Логистика и управление цепями поставок. – 2011. – № 6. – С. 31-41.

5. Элларян А.С. Логистические подходы к управлению интегрированными бизнес-процессами в сфере транспортно-экспедиторских услуг // РИСК. – 2013. – № 3. – С. 10-12.
6. Прокофьева Т.А., Покараева Н.Г., Владимиров Д.А. Разработка и применение модели индустриально-логистического кластера (ИЛК) обслуживания предприятий нефтегазового комплекса с участием логистического оператора – компании «Газпромтранс». // Логистика. – 2012. – № 12. – С. 50-52.
7. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. – М.: ЗАО ИД «Экономическая газета». – 2012 – 524 с.

### References

1. Voinarenko, M.P. Cluster models of enterprise merger in Ukraine // Economic revival of Russia. – 2007. – No. 4 (14). – P. 68–82.
2. Porter M. Competition. М.: Williams. 2001. – 495 p.
3. Prokofieva T.A., Adamov N.A. Development strategy of logistics infrastructure in the transport complex of Russia. М.: Publishing House "Economic newspaper", 2011. – 302 p.
4. Prokofieva T.A., Klimenko V.V. Methodological aspects of building a cluster model of the transport and logistics infrastructure of the region // Logistics and supply chain management. – 2011. – No. 6. – P. 31-41.
5. Ellaryan A.S. Logistic approaches to the management of integrated business processes in the field of transport and forwarding services // RISK. – 2013. – No. 3. – P. 10-12.
6. Prokofieva T.A., Pokaraeva N.G., Vladimirov D.A. Development and application of a model of an industrial and logistics cluster (ILK) for servicing oil and gas enterprises with the participation of a logistics operator – the company "Gazpromtrans" // Logistics. – 2012. – No. 12. – P. 50-52.
7. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Logistic centers in the transport system of Russia: Textbook. – М.: ZAO Publishing House "Economic newspaper". – 2012. – 524 p.