

На правах рукописи

МАЛЫШЕВА КАТЕРИНА БОРИСОВНА

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КЛАСТЕРИЗАЦИЯ
ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
РАЙОНИРОВАНИЯ**

**Специальность 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика
(транспорт и логистика)**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург – 2024

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

- Научный руководитель** – доктор экономических наук, профессор
Будрина Елена Викторовна
- Официальные оппоненты:** **Бабкин Александр Васильевич**, доктор экономических наук, профессор, ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», профессор Высшей инженерно-экономической школы
- Герامي Виктория Дарабовна**, доктор технических наук, профессор, ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», профессор департамента операционного менеджмента и логистики Высшей школы бизнеса
- Ведущая организация** Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Красноярский государственный аграрный университет»

Защита состоится «___» _____ 202_ года в _____ часов на заседании диссертационного совета 24.2.386.04 при Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по адресу: 191023, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, литер А, ауд. 3033.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте <https://unecon.ru/nauka/dis-sovety/> Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

Автореферат разослан «___» _____ 202_ года.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Н.А. Гвилия

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

В эпоху развития информационных технологий, интернета вещей, робототехники, искусственного интеллекта, открытого доступа к технологиям и информации, конкурентное преимущество хозяйствующих субъектов в большей степени зависит от кооперации и производственных связей с другими участниками рынка, а также от условий районирования экономики страны и уровня развития определенной территории, где расположены предприятия. При этом интеграция транспорта и логистики в производственных цепочках компаний и взаимодействие с транспортной и логистической инфраструктурой региона создает сильный и долгосрочный импульс развития для каждого из участников такой кооперации и территории в целом, что формирует потребность создания транспортно-логистического кластера.

Процесс формирования транспортно-логистических кластеров на основе объединения предприятий транспортной и логистической отрасли определенного территориального района, повышения качества транспортно-логистической инфраструктуры, реализуя транспортно-транзитный потенциал региона способствует решению ряда задач развития экономики региона на основе создания интегрированных транспортно-распределительных мощностей. Транспортно-логистическая кластеризация экономики в условиях территориального районирования и дифференциации регионов формирует основу потенциала развития отдельной территории и интеграционных связей с граничащими территориальными образованиями.

В связи с этим, актуальной научной проблемой является разработка модели и методических рекомендаций по формированию транспортно-логистического кластера, как элемента социально-экономической системы, обеспечивающего долгосрочное развитие региона на основе разработки структурно-логической модели, учитывающей особенности территориального районирования экономики РФ.

Степень разработанности исследуемой проблемы. Результаты научных исследований проблем управления логистическими и транспортными системами различных уровней, формирующие теоретический и методологический базис формирования транспортно-логистических кластеров, представлены в трудах ведущих отечественных ученых Будриной Е.В., Герами В.Д., Дыбской В.В., Королевой Е.А., Лебедевой А.С., Лукинского В.С., Малевич Ю.В., Миротина Л.Б., Носа В.А., Парфенова А.В., Плетневой Н.Г., Рогавичене Л.И., Салтыкова М.А., Сергеева В.И., Шульженко Т.Г., Щербакова В.В., и др.

Концептуальные положения и научно-методический инструментарий для определения понятия «ТЛК», его элементов и характеристик, получили развитие в трудах таких ученых как Альбеков А.У., Аркин П.А., Бабкин А.В., Евтодиева Т.Е., Крылова И.Ю., Лукиных В.Ф., Макаров Е.И., Мясникова Л.А., Парфенов А.В., Саматов Г.А., Соловейчик К.А., Шиткина И.С., и др.

Теоретические и научно-прикладные разработки концепции оценки экономического потенциала регионов и экономических субъектов, последовательно развиваемые в трудах Аренкова И.А., Растворцевой С.Н., Снитко Л.Т. и

др., формируют методологические основания для исследования условий формирования транспортно-логистических кластеров в РФ с применением инструментов бенчмаркинга и оценки потенциала отдельных регионов.

Несмотря на представительность исследований по тематике организации транспортно-логистических кластеров была выявлена слабая проработанность методических инструментов, моделей и методик реализации процесса транспортно-логистической кластеризации в условиях территориального районирования, позволяющая оценить на этапе планирования создания ТЛК эффективность и результативность его влияния на транспортно-логистическую системы территории. Необходимость выявления и детализации условий для создания ТЛК в условиях территориального районирования экономики и определила цель и задачи диссертационного исследования.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке рекомендаций и определении условий транспортно-логистической кластеризации в условиях территориального районирования на основе оценки готовности региона к созданию ТЛК.

Для достижения поставленной цели в рамках диссертационной работе определены следующие **задачи**:

1. Исследовать понятие «транспортно-логистический кластер» и выявить составляющие его элементы для формирования основы модели ТЛК.
2. Разработать методику оценки готовности региона к созданию транспортно-логистического кластера.
3. Произвести оценку регионов РФ на предмет готовности и наличия условий для формирования ТЛК на их территории.
4. Разработать модель и механизм управления транспортно-логистическим кластером.
5. Разработать методические рекомендации по использованию модели ТЛК и механизма управления им с целью развития транспортно-логистической кластеризации экономики в условиях территориального районирования.
6. Разработать методические рекомендации для оценки эффектов от создания и развития транспортно-логистических кластеров в регионах.

Объектом диссертационного исследования является транспортно-логистическая система региона, представляющая собой совокупность транспортных и логистических предприятий и инфраструктуры, как основы для формирования ТЛК.

Предметом диссертационного исследования являются организационно-экономические и управленческие отношения, возникающие в процессе транспортно-логистической кластеризации.

Теоретической и методологической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых в области экономики в части развития кластеризации, оценки экономического потенциала региона, развития транспортно-логистической системы, инфраструктуры и ее элементов.

Методологической основой исследования явились комплексный, системный и программно-целевой подходы, а также следующие методы: анализ и синтез, индукция и дедукция, системный и сравнительный анализ, наблюдение, аналогия, математическое моделирование с использованием метода главных

компонент, метода Стерджеса, метода Дельфи, экспертного опроса, бенчмаркинг, а также ранжирование, построение прогнозов, дорожных карт и др.

Информационную базу исследования составили законодательные акты, нормативно-правовые документы государственной власти, стратегические документы национальных проектов и стратегических инициатив, материалы Федеральной службы государственной статистики РФ, а также исследования ведущих ученых и материалы периодической печати, посвященные данной научной проблеме.

Обоснованность результатов исследования. В работе выполнен анализ исследований зарубежных и российских авторов, чьи труды посвящены проблемам развития кластеризации в сфере транспорта и логистики, вопросам оценки готовности регионов к этому процессу, и разработке методики оценки эффекта от деятельности ТЛК в регионе. В ходе исследования разработаны методики оценки, апробированные на статистических данных, находящихся в открытых источниках. Публикации автора в рецензируемых изданиях, а также выступления на всероссийских и международных конференциях, посвященных рассмотрению проблем развития транспорта и логистики, а также экономического развития территории, обеспечивают обоснованность и достоверность полученных результатов исследования.

Достоверность результатов исследования: Результаты, основные положения и выводы были успешно представлены на 10 научных конференциях и различного уровня.

Соответствие диссертации Паспорту научной специальности (пунктам Паспорта). Диссертация выполнена в соответствии с паспортом ВАК 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика): 5.5. Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в решении организационно-методических задач формирования транспортно-логистической кластеризации экономики в условиях территориального районирования посредством ранжирования регионов по степени готовности к внедрению ТЛК, разработки типичной модели транспортно-логистического кластера и методических рекомендаций по ее внедрению.

Наиболее существенные результаты исследования, обладающие научной новизной, полученные соискателем и выносимые на защиту:

1. Уточнено и дополнено понятие «транспортно-логистический кластер», выявлены и уточнены определения элементов транспортно-логистического кластера, к которым относятся транспортные и логистические предприятия, транспортная и логистическая инфраструктура и регион, где расположен ТЛК. Введено понятие «транспортно-логистическая кластеризация» как процесса анализа готовности регионов к созданию на их территории ТЛК.

2. Разработана методика оценки готовности региона к созданию транспортно-логистического кластера, которая позволяет экстраполировать методические рекомендации для каждого региона страны и формирует основу для разветвления ТЛК в регионах с высоким уровнем готовности к этому процессу.

3. Произведена оценка готовности регионов к созданию транспортно-

логистического кластера, выявлены три группы субъектов РФ по наличию условий к формированию транспортно-логистической кластеризации экономики, что позволяет принимать взвешенные решения в стратегиях развития регионов страны.

4. Разработаны структурно-логическая модель и механизм управления транспортно-логистическим кластером, которые дополняют предложенный алгоритм создания логических схем транспортно-логистического кластера описанием взаимосвязей между участниками кластера, а также расширяют представление об инфраструктурной составляющей ТЛК и фокусируют транспортно-логистическую кластеризацию экономики на нескольких видах транспорта. Предложенные модель и механизм являются типовыми инструментами для создания ТЛК в регионах экономически отличных друг от друга, но обладающих условиями для запуска транспортно-логистической кластеризации экономики в условиях территориального районирования.

5. Разработаны методические рекомендации по развитию транспортно-логистической кластеризации экономики для регионов каждой группы оценки готовности к созданию ТЛК, использование которых позволяет ранжировать и выделить регионы с преимуществами экономического и управленческого характера для достижения высоких темпов развития и эффектов для экономики.

6. Разработаны методические рекомендации по оценке эффекта для экономики региона от формирования транспортно-логистического кластера, которые позволяют охарактеризовать эффективность транспортной и логистической деятельности в регионе и дополняют инструментарий планирования и прогнозирования развития транспортной и логистической отраслей.

Теоретическая значимость результатов исследования заключается в углублении и дополнении методических подходов к управлению транспортно-логистической кластеризацией для реализации развития экономики региона.

Практическая значимость результатов исследования. Основные выводы и рекомендации исследования могут быть использованы региональными и муниципальными органами власти и управления при осуществлении деятельности по развитию транспортно-логистической кластеризации и развития экономики региона, при разработке новых и корректировке существующих программ социально-экономического развития, нормативно-правовых актов и программно-целевых документов, касающихся транспортной сферы, а также в образовательном процессе по направлениям подготовки «Логистика», «Экономика и управление на предприятии транспорта», «Региональная экономика». Предложенные организационно-методические подходы могут быть применены в управлении экономикой субъектов РФ.

Апробация результатов исследования: XVI Международная научно-практическая конференция молодых ученых (г. Екатеринбург, 2019 г.); IV международная научно-практическая интернет-конференция «Проблемы экономического роста и устойчивого развития территорий» (г. Вологда, 2019 г.); IV Всероссийская научная конференция студентов, магистрантов и аспирантов «Инновационное развитие транспорта» (г. Санкт-Петербург, 2019 г.); XIX Международная научно-практическая конференция «Логистика: современные тенденции развития» (г. Санкт-Петербург, 2020г.); International Conference «Quality

Management, Transport and Information Security, Information Technologies» (г. Санкт-Петербург, 2019 г.), XIII Международная научно-практическая конференция "Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления" (г. Санкт-Петербург, 2024 г.) и др.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений.

Публикации результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации изложены в 16 научных работах общим объемом 9,3 п.л. (вклад автора 7,4 п.л.), в том числе 7 статей в научных изданиях, рекомендованных ВАК.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнено и дополнено понятие «транспортно-логистический кластер», выявлены и уточнены определения элементов транспортно-логистического кластера, к которым относятся транспортные и логистические предприятия, транспортная и логистическая инфраструктура и регион, где расположен ТЛК.

Выполнен анализ трудов отечественных и зарубежных экономистов по проблемам формирования и развития транспортно-логистических кластеров, результаты которого представлены в таблице 1, что позволило сформулировать авторское определение ТЛК.

Таблица 1 – Анализ составляющих элементов понятия «ТЛК»

№	Автор определения	Составляющие ТЛК										
		Транспортные компании	Логистические компании	Транспортная инфра-ра	Объединение компаний	Географическая локализация	Логистическая инфра-ра	Складская инфра-ра	Расположение участников в регионах с высоким транзитным потенциалом	Логистические услуги	Обеспечение минимизации логистических издержек потребителей	Расположение в зоне международных транспортных коридоров (МТК)
1	Евтодиева Т.Е.	*	*	*	*	*		*		*	*	
2	Мясникова Л.А.	*	*	*			*	*		*	*	
3	Миркина О.Н.	*	*		*	*						
4	Борисова В.В.	*	*		*							
5	Саматов Г.А., Камалов А.С.	*	*			*						
6	Павлов М.	*	*	*	*							
7	Магомедов А.М.	*	*	*			*					
8	Меньшенина И. Г., Капустина Л. М.	*	*	*	*	*						
9	Гриценко С.И.			*	*	*				*	*	*
10	Хаиров Б.Г.	*	*	*								*
11	Понченко Т.Ф.	*	*					*	*			
12	Смирнов И.Г.	*	*	*	*	*	*	*		*		*

Под **транспортно-логистическим кластером** нами понимается экономическое объединение локально расположенных транспортных и логистических предприятий, научных учреждений, органов государственной власти и других субъектов, участвующих в транспортировке и хранении груза, совместном строительстве, обслуживании и использовании транспортной и логистической инфраструктуры, объединившихся с целью кооперации транспортной и логистической деятельности, усиления их коллективной конкурентоспособности и экономического развития региона.

В свою очередь, под **транспортно-логистической кластеризацией** понимается процесс формирования транспортно-логистического кластера на территории, обладающей условиями для создания или обеспечения эффективности ТЛК.

На основе проведенного анализа выявлены общие составные элементы, присущие любому кластерному процессу, а именно близкое территориальное расположение участников, наличие специализации участников и их совместная деятельность, участники кластера – предприятия одного сектора или одной отрасли экономики, имеющие между собой функциональную связь.

В ходе исследования выявлены и уточнены определения составляющих элементов транспортно-логистического кластера, к которым относятся транспортные и логистические предприятия, транспортная и логистическая инфраструктура и регион, готовый к созданию и функционированию ТЛК.

В рамках диссертационного исследования принят подход к определению транспортной и логистической инфраструктуры, в рамках которого под **транспортной инфраструктурой** понимается совокупность материально-технических систем транспорта, составная часть логистической инфраструктуры, включающая улично-дорожную сеть; внеуличную транспортную сеть (наземную, надземную и подземную); сети внешнего (междугородного) транспорта, проложенные через городские планировочные структуры; сооружения по обслуживанию транспортного хозяйства (парки и депо для стоянки, ремонта и обслуживания подвижного состава, грузовые терминалы или станции, энергетическое хозяйство, вокзалы). В свою очередь, под **логистической инфраструктурой** понимается комплекс взаимосвязанных элементов: транспортировки, складирования и информационного обеспечения логистики, обеспечивающих функционирование системы закупок, поставок, хранения и доставки продукции до потребителя.

Согласно анализу общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД), под **транспортным предприятием** понимается юридическое лицо, занятое хозяйственно-коммерческой деятельностью в сфере сухопутного, авиационного, водного транспорта по перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, созданное и действующее в соответствии с национальным законодательством. В свою очередь **логистическим предприятием** нами понимается юридическое лицо, занятое хозяйственно-коммерческой деятельностью по складированию и хранению груза, транспортной обработкой груза,

портовому обслуживанию и другой вспомогательной деятельностью, связанной с сухопутным, авиационным и водным транспортным, созданное и действующее в соответствии с национальным законодательством. Третьим элементом транспортно-логистического кластера является *регион* – субъект РФ, готовый к созданию и функционированию ТЛК. Определение условий, формирующих готовность региона к созданию и функционированию на ней транспортно-логистического кластера, является отдельным вопросом данной научной работы.

2. Разработана методика оценки готовности региона к созданию транспортно-логистического кластера, которая позволяет экстраполировать методические рекомендации для каждого региона страны и формирует основу для развертывания ТЛК в регионах с высоким уровнем готовности к этому процессу.

Методика оценки готовности региона к созданию ТЛК основана на подборе параметров оценки, характеризующих основные составляющие элементы транспортно-логистического кластера. Для определения числовых значений характеристик ТЛК и оценки регионов РФ по готовности к созданию кластера на своей территории разработана методика, реализуемая в следующей последовательности (рис. 1).

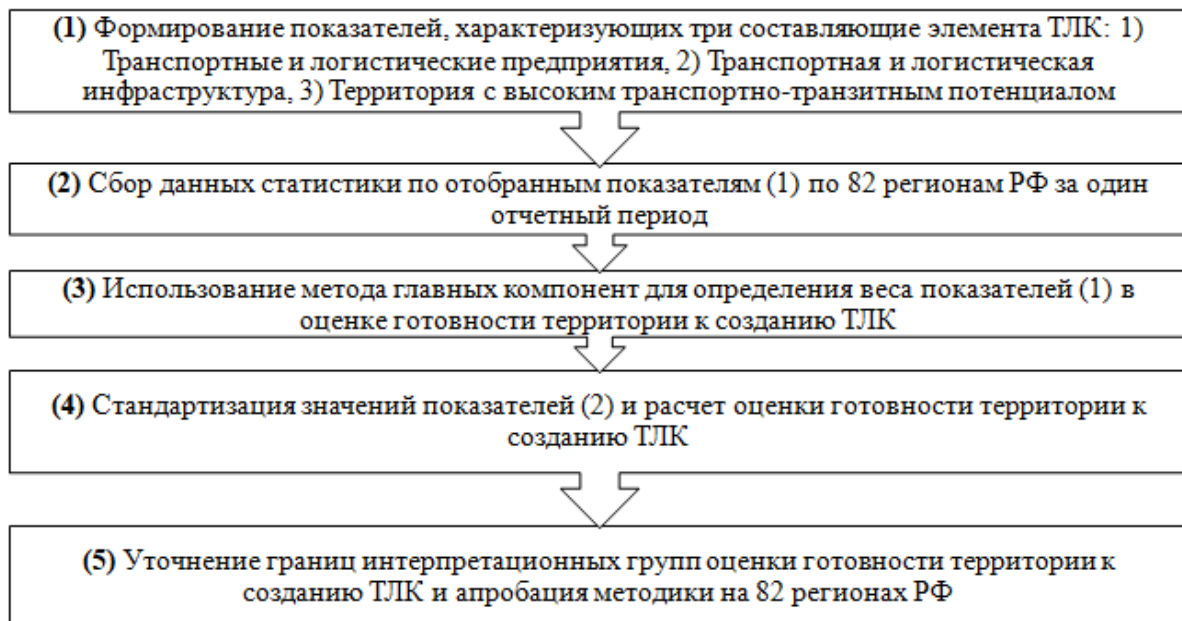


Рисунок 1 – Методика оценки готовности регионов к созданию ТЛК

На первом этапе формируются показатели, характеризующие состояние транспортных и логистических предприятий и инфраструктуры в регионе, а также транспортно-транзитный потенциал региона. Показатели, характеризующие транспортные и логистические предприятия, подобраны таким образом, чтобы охарактеризовать долю потенциальных участников ТЛК в общей структуре региона, оценить долю инвестиций в транспортные средства предприятий региона и долю инвестиций в транспортный и логистический сектор экономики по отношению к инвестициям в другие сферы экономической деятельности (таблица 2).

Транспортная и логистическая инфраструктура оценивается через степень распространения и взаимопроникновения видов транспорта, которые позволяют оптимизировать транспортировку груза, качество дорожного покрытия автомобильных дорог и степень электрификации железнодорожных путей, что снижает себестоимость транспортировки грузов и повышает транспортную доступность региона.

Таблица 2 – Показатели оценки, характеризующие транспортные и логистические предприятия региона

№	Показатель	Расчет
1.1	Доля транспортных и логистических предприятий в регионе	$\frac{\text{Количество предприятий, занимающихся транспортировкой и хранением в регионе}}{\text{Количество всех предприятий в регионе}}, \%$
1.2	Доля инвестиций предприятий региона в транспортные средства	$\frac{\text{Инвестиции в машины, оборудование, транспортные средства предприятий региона}}{\text{Инвестиции в основные фонды предприятий региона}}, \%$
1.3	Доля инвестиций в транспортную отрасль региона	$\frac{\text{Инвестиции в основной капитал предприятий, занимающихся транспортировкой и хранением в регионе}}{\text{Инвестиции в основной капитал предприятий региона}}, \%$

Оценка качества складской инфраструктуры выполнена на основе характеристики объема складов (тыс. м²), класса терминалов, их оснащенности, и стоимости аренды (таблица 3).

Таблица 3 – Показатели оценки, характеризующие транспортную и логистическую инфраструктуру региона

№	Показатель	Расчет
2.1	Качество автомобильных дорог региона	$\frac{\text{Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием}}{\text{Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием}}, \%$
2.2	Плотность сети железных дорог в регионе	$\frac{\text{Количество железнодорожных станций}}{\text{Площадь субъекта РФ, тыс. км}^2}, \%$
2.3	Обеспеченность региона видами транспорта	$\frac{\text{Число видов транспорта, представленных в регионе}}{\text{Число видов транспорта, представленных в РФ}}, \%$
2.4	Качество складской инфраструктуры региона	Доля региона в объеме качественной складской недвижимости РФ

Интерпретация третьего элемента транспортно-логистического кластера – региона, в методике реализована через характеристику транспортно-транзитного потенциала, без которого функционирование ТЛК не представляется возможным.

Внутренние факторы, формирующие транспортно-транзитный потенциал, оцениваются через соотношение величины валового регионального продукта транспортных предприятий к ВРП производственных предприятий региона (таблица 4). Это соотношение позволяет оценить диверсифицируемость экономики региона и перспективы транспортной системы региона в потенциальных объемах перевозимого груза.

Внешние факторы транспортно-транзитного потенциала характеризу-

ются долей объема груза, к общему объему груза, перевезенному по автомобильным и железным дорогам РФ, и наличием транспортной и логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров (МТК), проходящих через регион.

Таблица 4 – Показатели оценки, характеризующие транспортно-транзитный потенциал региона

№	Показатель	Расчет
3.1	Наличие в регионе транспортной и логистической инфраструктуры МТК	$\frac{\text{Число МТК, проходящих через регион}}{\text{Число МТК, проходящих через РФ}}, \%$
3.2	Обеспеченность транспортными услугами предприятий региона	$\frac{(\text{ВРП по обрабатывающему производству} + \text{ВРП по оптовой и розничной торговле; ремонту автотранспортных средств и мотоциклов})}{\text{ВРП по транспортировке и хранению}}, \%$
3.3	Доля объема грузов, транспортируемого через регион по железным и автомобильным дорогам РФ	$\frac{\left(\begin{array}{c} \text{Объем грузов, отправленных железнодорожным} \\ \text{транспортом в регионе, млн т} \\ + \\ \text{Объем грузов, отправленных автомобильным} \\ \text{транспортом в регионе, млн т} \end{array} \right)}{\left(\begin{array}{c} \text{Объем грузов, отправленных железнодорожным} \\ \text{транспортом в РФ, млн т} \\ + \\ \text{Объем грузов, отправленных автомобильным} \\ \text{транспортом в РФ, млн т} \end{array} \right)}, \%$

Участие транспортной и логистической инфраструктуры региона в сети международных транспортных коридоров повышает объем грузопотока товаров, проходящих через регион, что положительно влияет на транспортно-транзитный потенциал.

Вторым этапом методики оценки готовности региона к созданию ТЛК является сбор статистических данных по регионам РФ, участвующих в исследовании. Из 89 регионов РФ в исследовании участвовали 82 субъекта: из исследования исключены ДНР, ЛНР, Запорожская и Херсонская области в связи с отсутствием статистических данных за 2019-2024 гг., Ненецкий автономный округ рассматривается в составе Архангельской области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа – в составе Тюменской. Сбор данных по десяти показателям, характеризующим составляющие транспортно-логистического кластера, осуществлялся на основе данных статистики, находящихся в открытом доступе.

Третий этап исследования заключается в использовании метода главных компонент (МГК) для определения веса сформированных на первом этапе показателей. Применение МГК определило, что десять показателей модели имеют равный вес в оценке готовности региона к созданию ТЛК.

Четвертый этап методики заключается в стандартизации матрицы значений показателей по 82 регионам РФ и использовались следующие данные стандартизации (таблица 5).

По результатам корреляционного анализа десять показателей в равной степени влияют на формирование условий для создания на территории региона транспортно-логистического кластера, поэтому уравнение оценки готовности региона к созданию ТЛК имеет следующий вид:

$$F_N = F_1 + F_2 + \dots + F_n + \varepsilon,$$

где F_N – значение оценки готовности региона к созданию ТЛК;

F_n – стандартизированное значение показателя;

n – количество показателей от 1 до 10.

Таблица 5 – Данные стандартизации показателей оценки готовности региона к созданию ТЛК

№	Показатель	Среднее арифметическое \bar{x}	Стандартное отклонение $\sqrt{\sigma^2}$
1.1.	Доля транспортных и логистических предприятий в регионе	0,057	0,018
1.2.	Доля инвестиций предприятий региона в транспортные средства	0,351	0,105
1.3.	Доля инвестиций в транспортную отрасль региона	0,189	0,136
2.1.	Качество автомобильных дорог региона	1,382	0,826
2.2.	Плотность сети железных дорог в регионе	1,269	1,388
2.3.	Степень развития транспортной системы региона	0,789	0,111
2.4.	Качество складской инфраструктуры региона	0,014	0,045
3.1.	Наличие в регионе транспортной и логистической инфраструктуры МТК	0,084	0,121
3.2.	Обеспеченность транспортными услугами предприятий региона	4,759	2,783
3.3.	Доля объема грузов, транспортируемого через регион по железным и автомобильным дорогам РФ	0,012	0,015

В результате расчетов получены следующие оценки готовности региона к созданию транспортно-логистического кластера (таблица 6).

Таблица 6 – Рейтинг регионов по оценке готовности к созданию ТЛК

№ п/п	Регион РФ	Значение оценки	№ п/п	Регион РФ	Значение оценки
1	Московская область	13,23	73	Республика Алтай	-5,26
2	г. Москва	13,16	74	Тамбовская область	-5,42
3	Калининградская область	9,47	75	Астраханская область	-5,46
4	Ленинградская область	5,91	76	Республика Северная Осетия – Алания	-5,52
5	г. Санкт-Петербург	5,90	77	Орловская область	-5,61
6	Кемеровская область	5,09	78	Сахалинская область	-5,87
7	Приморский край	4,78	79	Республика Ингушетия	-6,53
8	Красноярский край	4,04	80	Чеченская Республика	-6,84
9	Свердловская область	3,83	81	Республика Тыва	-7,60
10	Хабаровский край	3,28	82	Республика Калмыкия	-8,85

На пятом этапе методики оценки готовности региона к созданию транспортно-логистического кластера проводится экспертный опрос, который является базой для интерпретации и обоснования численного значения полученных оценок. Эксперты в сфере транспорта, логистики, региональной эконо-

мики и производственной кооперации в ходе экспертного опроса по средством анкетирования уточнили числовые границы значений оценки готовности регионов к созданию ТЛК (таблица 7).

Таблица 7 – Интерпретационные группы оценки готовности региона к созданию ТЛК по результатам экспертного опроса

Интерпретационная группа	Интервал оценки готовности
Регион обладает условиями для создания ТЛК	от 2,6 и выше
Региону требуются инвестиции для создания условий развития транспортной кластеризации	(-0,03) - 2,55
Регион не обладает условиями для создания ТЛК	до (-0,035)

Таким образом, разработана методика оценки готовности региона к созданию ТЛК на основе группы показателей, характеризующих транспортную и логистическую инфраструктуру, предприятия и транспортно-транзитный потенциал региона, позволяющая оценивать условия готовности территории к созданию ТЛК, и формирующая основу для разработки программы мероприятий по созданию условий для развития транспортно-логистической кластеризации в регионе.

3. Произведена оценка готовности регионов к созданию транспортно-логистического кластера и выявлены три группы субъектов РФ по наличию условий к формированию транспортно-логистической кластеризации экономики, что позволяет принимать взвешенные решения в стратегиях развития регионов страны.

Апробация разработанной методики оценки готовности региона к созданию ТЛК сформировала базу данных значений оценок по 82 регионам РФ по статистическим данным 2019 года (таблица 7).

Эти значения границ интерпретации оценок готовности регионов к созданию ТЛК являются *эталонными* для применения метода бенчмаркинга при последующих процедурах оценки готовности субъектов РФ к формированию ТЛК на их территории.

По результатам апробации методики на основе статистических данных 2022 г., проведена оценка готовности регионов РФ к созданию транспортно-логистического кластера (таблица 8).

Согласно разработанной методики оценки готовности регионов к созданию ТЛК, субъекты РФ разделены на три интерпретационные группы.

Первая группа регионов «Регион обладает условиями для создания ТЛК» включает в себя субъекты, в которых существуют предпосылки для формирования ТЛК, транспортная и логистическая инфраструктура присутствует в достаточном объеме и высокого качества, регион обладает высоким транспортно-транзитным потенциалом и для создания транспортно-логистического кластера не реализована организация взаимодействия предприятий и региональных органов власти.

Вторая группа регионов «Региону требуются инвестиции для создания

условий развития транспортно-логистической кластеризации». В первую очередь имеются в виду инвестиции в транспортную и логистическую инфраструктуру, поскольку недостаточная инфраструктурная оснащённость региона замедляет развитие процесса формирования ТЛК.

Таблица 8 – Интерпретационные группы регионов по оценке готовности региона к созданию ТЛК

Интерпретационная группа	Значения оценки готовности	Регионы, вошедшие в группу
Регион обладает условиями для создания ТЛК	от 2,6	Московская область, г. Москва, г. Санкт-Петербург, Калининградская область, Кемеровская область, Приморский край, Красноярский край, Свердловская область, Владимирская область, Вологодская область, Кировская область, Ростовская область, Пермский край, Краснодарский край, Хабаровский край, Магаданская область
Региону требуются инвестиции для создания условий развития транспортной кластеризации	(-0,03) – 2,55	Иркутская область, Нижегородская область, Челябинская область, Ленинградская область, Мурманская область, Архангельская область, Самарская область, Алтайский край, Костромская область, Новосибирская область, Чукотский автономный округ, Калужская область, Забайкальский край, Республика Саха (Якутия), Смоленская область, Тверская область, Камчатский край, Тульская область, Тюменская область, Саратовская область, Волгоградская область, Липецкая область, Республика Карелия, Республика Татарстан, Псковская область, Новгородская область
Регион не обладает условиями для создания ТЛК	до (-0,035)	Белгородская область, Воронежская область, Удмуртская Республика, Республика Крым, Республика Башкортостан, Ульяновская область, Чувашская Республика, Рязанская область, Амурская область, Ярославская область, Еврейская автономная область, Омская область, Брянская область, Республика Адыгея, Ивановская область, Пензенская область, Томская область, Оренбургская область, Республика Коми, Республика Мордовия, Курская область, Курганская область, Республика Хакасия, Астраханская область, Республика Бурятия, Республика Марий Эл, Ставропольский край, Республика Северная Осетия – Алания, г. Севастополь, Орловская область, Сахалинская область, Тамбовская область, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Республика Калмыкия, Республика Тыва, Республика Алтай

Третья группа регионов «Регион не обладает условиями для создания ТЛК», включает в себя регионы, где для транспортно-логистической кластеризации нет условий развития ни для одного из трех элементов транспортно-логистического кластера. Следовательно, к специализации этого региона не относится транспортно-транзитная деятельность и ее развитие экономически нецелесообразно.

4. Разработаны структурно-логическая модель и механизм управления транспортно-логистическим кластером, которые дополняют предложенный алгоритм создания логических схем транспортно-логистического кластера описанием взаимосвязей между участниками кластера, а

также расширяют представление об инфраструктурной составляющей ТЛК и фокусируют транспортно-логистическую кластеризацию экономики на нескольких видах транспорта. Предложенные модель и механизм являются типовыми инструментами для создания ТЛК в регионах экономически отличных друг от друга, но обладающих условиями для создания транспортно-логистической кластеризации экономики в условиях территориального районирования.

Сформирована структурно-логическая модель транспортно-логистического кластера, в которой описаны участники, инфраструктурная составляющая и взаимодействия элементов транспортно-логистического кластера (рис. 2). Субъектами транспортно-логистического кластера выступают частные и бюджетные организации, которые разделены на основных и вспомогательных участников ТЛК. К основным участникам транспортно-логистического кластера относятся предприятия, взаимодействующие с инфраструктурной частью ТЛК – транспортно-логистическим комплексом, с целью транспортировки, распределения и хранения груза. Цель кластерного объединения направлена на формирование благоприятных условий для развития транспортного рынка, спрос на котором создают производственные и торговые организации, а предложение – транспортные и логистические предприятия. К вспомогательным участникам транспортно-логистического кластера относятся экономические субъекты, которые напрямую не участвуют в транспортной и логистической деятельности кластера, но обеспечивают необходимое качество инфраструктурной составляющей ТЛК и причастны к деятельности основных участников кластера. К ним относятся федеральные и региональные органы власти, научные и образовательные учреждения региона и машиностроительные, строительные, дорожные и ремонтные предприятия.

Инфраструктурная составляющая ТЛК – транспортно-логистический комплекс, представляет собой многофункциональный мультимодальный терминальный комплекс, сооружаемый в узлах транспортной сети, включающий группу специализированных и универсальных терминалов, перегрузочных площадок, подъездных путей и инженерную, транспортную, складскую и административную инфраструктуру, необходимую для обслуживания грузопотоков и выполнения комплекса услуг участникам перевозочного процесса.

Для создания и функционирования транспортно-логистических кластеров на территории страны по типовой модели (рис. 2) предлагается следующий механизм управления транспортно-логистическим кластером в РФ (рис. 3). Субъектом управления транспортно-логистического кластера в регионе является Совет ТЛК, который состоит из представителей всех участников объединения – транспортных, логистических, производственных, торговых, машиностроительных, строительных и ремонтных предприятий, органов региональной власти, образовательных и научных учреждений региона. Объектом управления ТЛК является экономический потенциал региона, обладающего условиями для создания и функционирования ТЛК.

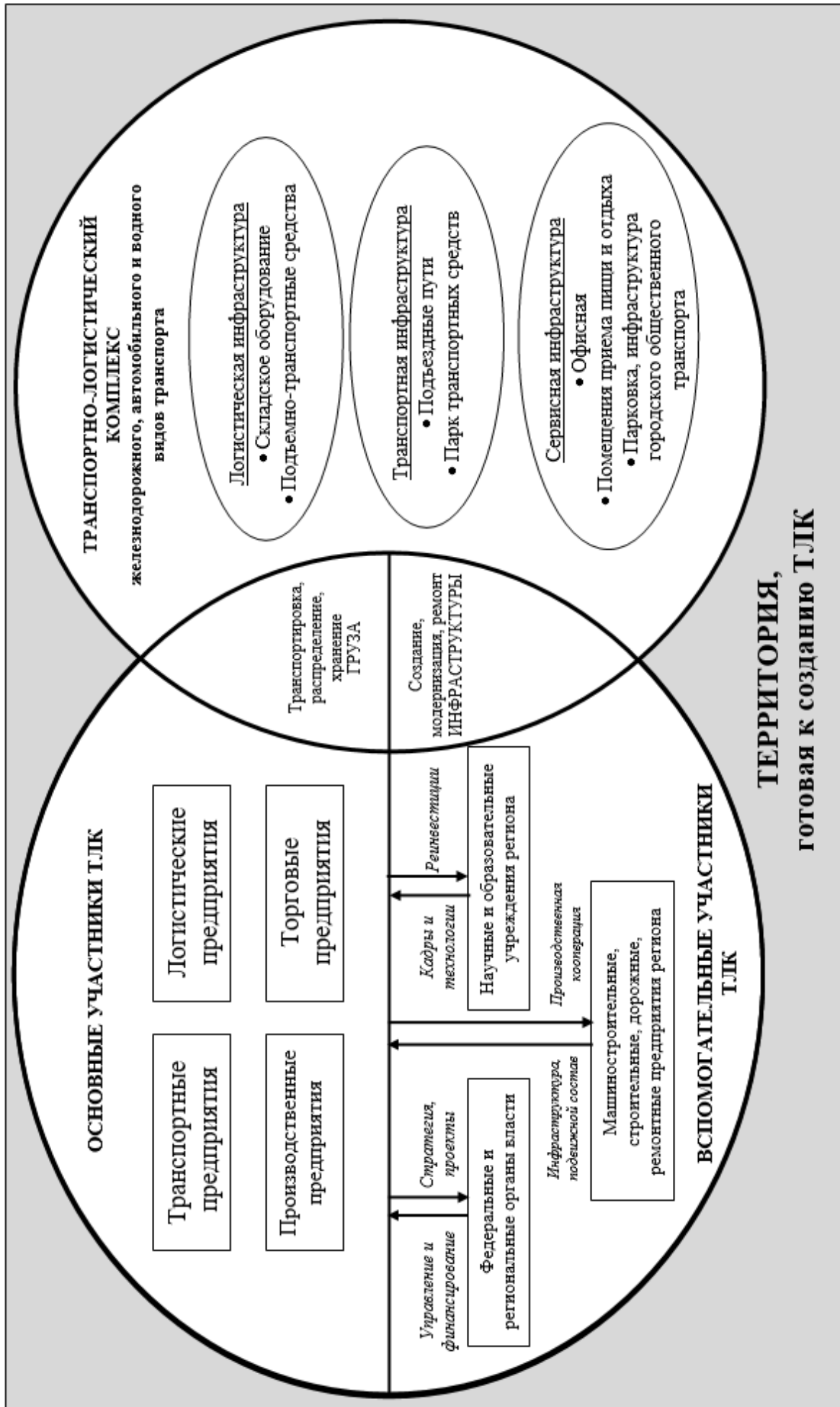


Рисунок 2 - Структурно-логическая модель транспортно-логистического кластера

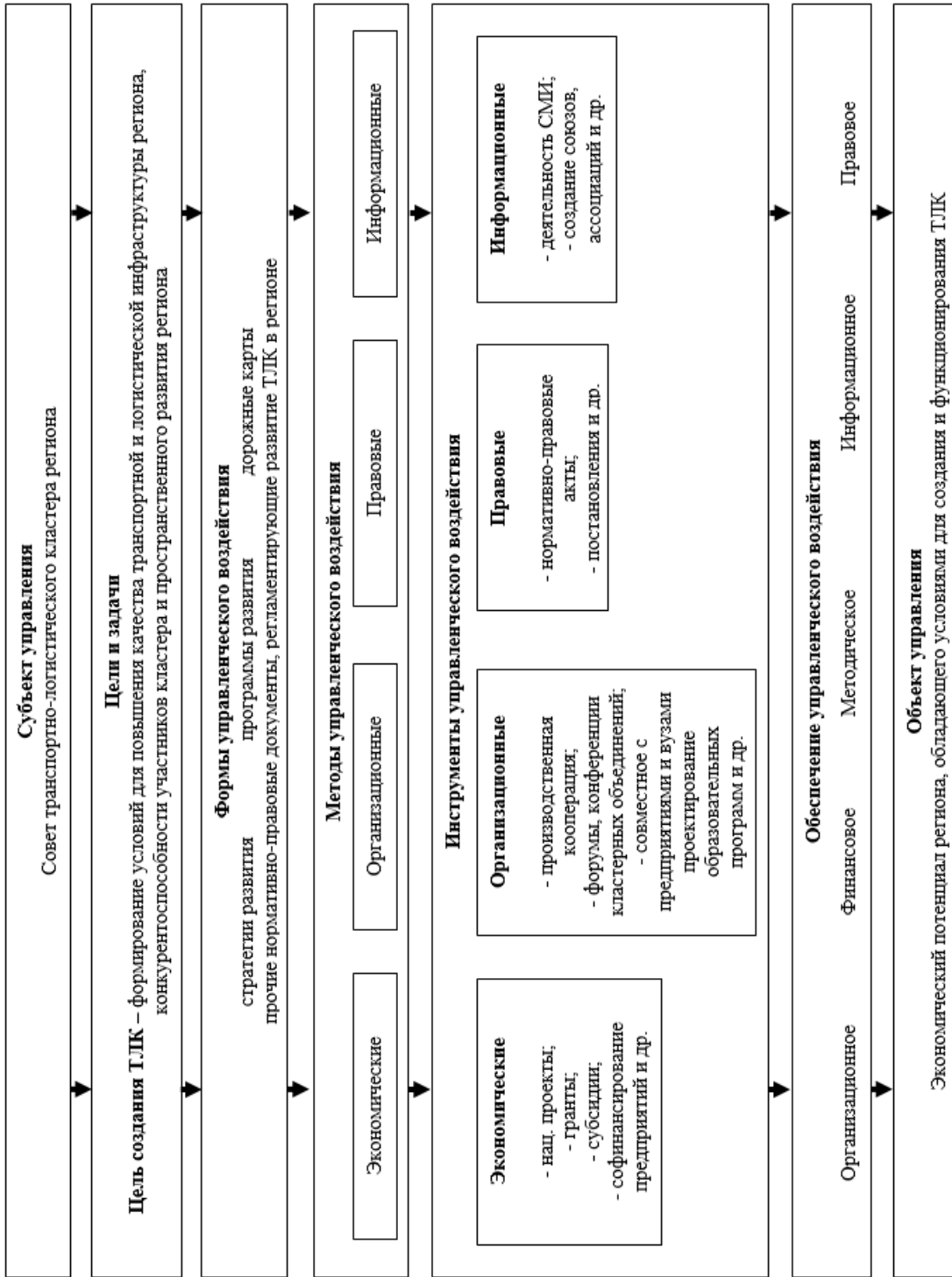


Рисунок 3 – Механизм управления транспортно-логистическим кластером

Методы воздействия субъекта на объект в рамках реализации поставленной цели подразделяются на экономические, организационные, правовые и информационные, и представляют собой совокупность инструментов управленческого воздействия – приемов и способов воздействия на исполнителей с помощью конкретного соизмерения затрат и результатов. Управление ТЛК осуществляется при организационном, финансовом, методическом, информационном и правовом обеспечении субъекта управления. Модель транспортно-логистического кластера (рис. 2) и механизм управления ТЛК (рис. 3) представляют собой типовую систему для организации ТЛК в субъектах РФ и могут быть применены в регионах, обладающих для этого определенными в ходе исследования условиями (таблица 8).

5. Разработаны методические рекомендации по развитию транспортно-логистической кластеризации экономики для регионов каждой группы оценки готовности к созданию ТЛК, использование которых позволяет ранжировать и выделить регионы с преимуществами экономического и управленческого характера для достижения высоких темпов развития и эффектов для экономики.

По результатам оценки регионов по степени готовности к созданию транспортно-логистического кластера сформированы три группы субъектов РФ. Для первой и второй групп разработан перечень мероприятий по развитию транспортно-логистической кластеризации, которые вошли в основу дорожной карты формирования ТЛК в регионе. Целью мероприятий дорожной карты для регионов первой группы является начало деятельности транспортно-логистического кластера для развития экономики региона. Дорожная карта транспортной кластеризации для регионов первой группы является перечнем мероприятий с ограниченным сроком реализации и определенными показателями, характеризующими ожидаемый результат от реализации мероприятий (рис. 4).



Рисунок 4 - Диаграмма Ганта реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов первой группы

Дорожная карта транспортно-логистической кластеризации для регионов первой группы имеет срок реализации от 12 до 24 месяцев, который зависит от объема и регулярности инвестиций, необходимых для подготовки инфраструктурной составляющей ТЛК.

Результативность реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов первой группы оценивается по ряду показателей, входящих в методику оценки готовности региона к созданию ТЛК, и имеет следующие диапазоны значений оценки (таблица 9).

Оценку исполнения дорожной карты транспортно-логистической кластеризации рекомендуется проводить спустя год после реализации восьмого этапа дорожной карты и следующие три года реализации плана работы транспортно-логистического кластера в регионе.

Таблица 9 – Оценка реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов первой группы

№	Показатель	Значение показателей по степени эффективности реализации дорожной карты		
		Высокая	Средняя	Низкая
1	Доля транспортных и логистических предприятий в регионе	+10%	+5%	+0%
2	Доля инвестиций предприятий региона в транспортные средства	+25%	+15%	+5%
3	Доля инвестиций в транспортную отрасль региона	+25%	+15%	+5%
4	Обеспеченность транспортными услугами предприятий региона	-10%	+0%	+10%
5	Доля объема грузов, транспортируемого через регион по железным и автомобильным дорогам РФ	+5%	+0%	-5%

Мероприятия дорожной карты для регионов второй группы и сроки их реализации визуализированы в диаграмме Ганта на рисунке 5.



Рисунок 5 - Диаграмма Ганта реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов второй группы

Дорожная карта транспортно-логистической кластеризации второй группы регионов имеет срок реализации от 39 до 65 месяцев в зависимости от

наличия или необходимости поиска источников финансирования инфраструктурных проектов региона. Результативность реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов второй группы оценивается по ряду показателей, входящих в методику оценки готовности региона к созданию ТЛК, и имеет следующие диапазоны значений оценки (таблица 10). Оценку реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов второй группы рекомендуется проводить спустя полгода после реализации седьмого этапа дорожной карты и через год после первой оценки.

Таблица 10 – Оценка реализации дорожной карты транспортно-логистической кластеризации для регионов первой группы

№	Показатель	Значение показателей по степени эффективности реализации дорожной карты		
		Высокая	Средняя	Низкая
1	Качество автомобильных дорог региона	+5%	+3%	+0%
2	Качество складской инфраструктуры региона	+5%	+3%	+0%
3	Обеспеченность транспортными услугами предприятий региона	-5%	+0%	+5%
4	Доля объема грузов, транспортируемого через регион по железным и автомобильным дорогам РФ	+20%	+10%	+0%

Для субъектов РФ, вошедших в третью группу регионов, не готовых к созданию транспортно-логистического кластера, не эффективно реализовывать мероприятия по созданию условий для ТЛК, поскольку объем вложенных ресурсов для решения этой задачи не окупится и не даст экономического эффекта, который будет получен регионом от функционирования кластера. Однако, субъект РФ из третьей группы может получать синергетический позитивный эффект для экономического развития региона, находясь в территориальной близости от региона, в котором есть ТЛК или предпосылки для его создания. Поэтому в рамках рекомендаций для третьей группы регионов, предлагаются мероприятия по развитию коммуникации и партнерства с территорией, где создан или возможен к созданию транспортно-логистический кластер.

6. Разработаны методические рекомендации по оценке эффекта для экономики региона от формирования транспортно-логистического кластера, которые позволяют охарактеризовать эффективность транспортной и логистической деятельности в регионе и дополняют инструментарий планирования и прогнозирования развития транспортной и логистической отраслей.

Разработана методика оценки эффекта от деятельности транспортно-логистического кластера для разных регионов РФ, обладающих условиями для транспортно-логистической кластеризации. Подобраны прямые и косвенные показатели, характеризующие эффект от деятельности ТЛК в регионе, и составлен прогноз динамики значений каждого показателя на пять лет с начала функционирования кластера на территории субъекта РФ (таблица 11).

Прямые показатели характеризуют изменения в экономике региона, которые напрямую связаны с деятельностью ТЛК, и прямо пропорциональны темпам развития транспортно-логистического кластера в регионе, связаны с

деятельностью основных участников кластера и работой транспортно-логистического комплекса.

Таблица 11 – Прогноз динамика эффекта от функционирования ТЛК в регионе

Показатель эффекта от деятельности ТЛК в регионе	Прирост прогнозных значений к базовому показателю, %				
	1й год	2й год	3й год	4й год	5й год
<i>Прямые показатели, характеризующие грузооборот:</i> 1.1. Объем обрабатываемого груза в регионе 1.2. Отгрузка товаров собственного производства, работы (услуги), выполненные собственными силами	100	100	103	116	258
<i>Прямые показатели, характеризующие региональный рынок труда в сфере транспорта и логистики:</i> 1.3. Динамика среднесписочной численности работников транспорта. Средняя заработная плата на транспорте	100	100	103	108	112
<i>Косвенные показатели</i> 2.1. Инвестиции в основной капитал 2.2. Налог на прибыль организаций 2.3. Оборот оптовой торговли 2.4. Валовой региональный продукт	102	118	136	139	172

Прямые показатели эффективности деятельности ТЛК в регионе разделены на две группы. Первая группа (1.1 и 1.2) характеризуют изменение грузопотока, проходящего через регион в связи с деятельностью ТЛК на его территории. Вторая группа показателей (1.3 и 1.4) характеризует региональный рынок труда в сфере транспорта и логистики. Косвенные показатели характеризуют изменения в экономике региона от создания ТЛК и оценивают кумулятивный эффект от взаимодействий основных и вспомогательных участников кластера и инфраструктуры ТЛК.

Таблица 12 – Прогноз эффекта от функционирования ТЛК в регионе

Владимирская область							
№	Показатель эффекта от деятельности ТЛК в регионе	Базовое значение на 2022 г.	Прогнозные значения				
			1й год	2й год	3й год	4й год	5й год
1.1.	Объем обрабатываемого груза в регионе, млн. т	9,6	9,6	9,6	9,9	11,1	24,8
1.2.	Отгрузка товаров собственного производства, работы (услуги), выполненные собственными силами, млрд. рублей	730,7	730,7	730,7	754,3	848,6	1885,7
1.3.	Динамика среднесписочной численности работников транспорта, %;	104%	104%	104%	108%	113%	116%
1.4.	Средняя заработная плата на транспорте, тыс. рублей.	83,6	83,6	83,6	86,3	90,6	93,3
2.1.	Инвестиции в основной капитал, млрд. рублей;	179,4	183,4	210,8	243,1	249,4	308,7
2.2.	Налог на прибыль организаций, млрд. рублей;	22,9	23,4	26,9	31,0	31,8	39,3
2.3.	Оборот оптовой торговли, млрд. рублей;	392,9	401,8	461,7	532,4	546,2	676,1
2.4.	Валовой региональный продукт, млрд. рублей.	736,8	753,5	866,0	998,6	1024,4	1268,0

Основываясь на методике нами рассчитаны прогнозные значения каждого из восьми показателей эффекта от деятельности ТЛК в регионе на пять лет для четырнадцати регионов, обладающих условиями для создания ТЛК (данные представлены на примере Владимирской области, таблица 12).

Оценка эффекта от деятельности транспортно-логистического кластера в регионе позволяет спрогнозировать плановые показатели развития грузопотока и инфраструктуры, изменения регионального рынка труда в сфере транспорта и логистики, а также получить прогноз значений показателей, характеризующих экономику региона.

III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

В ходе диссертационного исследования поставлены и решены задачи использования транспортно-логистической кластеризации экономики и определения ее влияния на экономическое развитие в условиях территориального районирования.

Проведен анализ понятийного аппарата транспортно-логистической кластеризации, по результатам которого сформулировано авторское определение «транспортно-логистического кластера» и его составляющих элементов.

Определены условия для транспортно-логистической кластеризации в условиях территориального районирования и произведена оценка регионов РФ по степени готовности к формированию ТЛК.

Разработана типовая структурно-логическая модель ТЛК и механизм управления кластером для развития транспортно-логистической кластеризации экономики в условиях территориального районирования. Для региональных органов власти предложены методические рекомендации по созданию ТЛК и расчету (прогнозу) эффекта от влияния функционирующего транспортно-логистического кластера на экономику региона.

В качестве перспективы исследований следует отметить возможность детализации мероприятий по внедрению транспортно-логистической кластеризации в субъекты РФ исходя из региональной стратегии развития экономики и оценки готовности региона.

IV. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

1. **Kvitko (Malysheva) K.B. Intelligent Transport Systems as an Integration Platform for Creating a Network of Regional Transport and Logistics Complexes. / A.G. Budrin, E.V. Budrina, A.S. Lebedeva, L.I. Rogavichene, K.B. Kvitko // International Conference "Quality Management, Transport and Information Security, Information Technologies" (IT&QM&IS). 2019. pp. 176-181. -0,75/0,15 п.л.**

2. **Квитко (Малышева) К.Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры / К. Б. Квитко // Транспортные системы и технологии. – 2020. – Т. 6, № 1. – С. 15-29. – DOI 10.17816/transsyst20206115-29. – 0,94п.л.**

3. **Квитко (Малышева) К.Б. Специфика организации транс-**

портно-логистического кластера с приоритетом развития интеллектуальных транспортных технологий / Е. В. Будрина, А. С. Лебедева, Л. И. Рогавичене, К. Б. Квитко // Мир транспорта. – 2020. – Т. 18, № 4(89). – С. 156-173. – DOI 10.30932/1992-3252-2020-18-156-173. – 1,13/0,28 п.л.

4. Квитко (Малышева) К.Б. Структурно-логическая модель транспортно-логистического кластера / К. Б. Квитко // Инновационные транспортные системы и технологии. – 2021. – Т. 7, № 4. – С. 76-89. – DOI 10.17816/transsyst20217476-89. – 1,1 п.л.

5. Малышева К. Б. Комплексная методика оценки готовности территории к созданию транспортно-логистического кластера / К. Б. Малышева // Вестник университета. – 2023. – № 2. – С. 76-86. – DOI 10.26425/1816-4277-2023-2-76-86. – 1,02 п.л.

6. Квитко (Малышева) К.Б. Оценка эффектов для региона от создания транспортно-логистического кластера / Е. В. Будрина, К. Б. Малышева // Экономические науки. – 2023. – № 221. – С. 41-48. – DOI 10.14451/1.221.41. – 0,94/0,47 п.л.

7. Малышева К.Б. Сравнительный анализ экосистемного и кластерного подхода организации транспортно-логистической системы территории // Прогрессивная экономика. 2024. № 9. С. 104–112. DOI: 10.54861/27131211_2024_9_104. – 0,69 п.л.

8. Квитко (Малышева) К.Б. Предпосылки формирования транспортно-логистических кластеров в России / К. Б. Квитко // Молодые ученые - экономике региона : Сборник материалов XVIII международной научно-практической конференции, Вологда, 12 декабря 2018 года. – Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2019. – С. 163-168. – 0,38 п.л.

9. Квитко (Малышева) К.Б. Эволюция кластерной теории в определении понятия "кластер" / К. Б. Квитко // Проблемы экономического роста и устойчивого развития территорий : Материалы IV международной научно-практической интернет-конференции, Вологда, 15–17 мая 2019 года. – Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2019. – С. 285-287. – 0,19 п.л.

10. Квитко (Малышева) К.Б. Формирование транспортно-логистического кластера как драйвера пространственного развития экономики региона / К. Б. Квитко // Развитие территориальных социально-экономических систем: вопросы теории и практики : Материалы XVI международной научно-практической конференции молодых ученых, Екатеринбург, 12–13 марта 2019 года / отв. ред. Лаврикова Ю. Г.. – Екатеринбург: Институт экономики Уральского отделения РАН, 2019. – С. 59-62. – 0,25 п.л.

11. Квитко (Малышева) К.Б. Семантический анализ понятия "транспортно-логистический кластер" / К. Б. Квитко // Инновационное развитие транспорта : Материалы IV Всероссийской научной конференции студентов, магистрантов и аспирантов, Санкт-Петербург, 29 апреля 2019 года / Ответственный редактор Е.В. Будрина. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Редакционно-издательский центр "КУЛЬТ-ИНФОРМ-ПРЕСС", 2019. – С. 95-98. – 0,25 п.л.

12. Квитко (Малышева) К.Б. Сравнительный анализ транспортных систем мира / К. Б. Квитко // Проблемы и перспективы развития научно-технологического пространства : Материалы III Международной научной интернет-конференции. В 2-х частях, Вологда, 24–28 июня 2019 года. Том Часть I. – Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2019. – С. 120-123. – 0,38 п.л.

13. Квитко (Малышева) К.Б. Отличительные особенности транспортных систем Европы, Северной Америки, Азии и России / К. Б. Квитко // Молодые ученые - экономике региона : Материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Вологда, 13 декабря 2019 года. – Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2020. – С. 291-296. – 0,25 п.л.

14. Квитко (Малышева) К.Б. Методика оценки территории для создания транспортно-логистического кластера / К. Б. Квитко // Логистика: современные тенденции развития : Материалы XIX Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 02–03 апреля 2020 года. Том Часть 1. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2020. – С. 208-214. – 0,34 п.л.

15. Малышева К. Б. Предпосылки формирования транспортной кластеризации в Российской Федерации / К. Б. Малышева // Экономика. Право. Инновации. – 2022. – № 3. – С. 31-38. – DOI 10.17586/2713-1874-2022-3-39-46. – 0,46 п.л.

16. Малышева К. Б. Формирование транспортно-логистического кластера для пространственного развития экономики региона / К. Б. Малышева // Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления. – 2024. – № 12(12). – С. 214-218. – DOI 10.52899/978-5-88303-686-5_214. – 0,21 п.л.