

Vasilev, I. A. "Razvitie konkurentsii na rynke roznichnoy trgovoi" [The development of competition in the retail market]. *Avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk*, 2008.

Veohorn, C. L., Kopf, J., and Carnevale, J. "Global Industry Concentration". *Journal of Interdisciplinary Business Studies*, vol. 2 (2013): 14.

William, J. Baumol, and Alan, S. Blinder. *Economics: Principles and Policy*. 12th ed. Cengage Learning, 2011.

Yudnikova, E. S. "Metodologicheskie podkhody k analizu konkurentnoy sredy v trgovle" [Methodological approaches to the analysis of the competitive environment in the trade]. <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1823>

Zelinska, O. M. "Derzhavne rehuliuвання monopolizmu v transformatsiini ekonomitsi Ukrainy" [State regulation of monopolies in the economy of Ukraine]. *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk*, 2009.

УДК 303.722.4

КЛАСТЕРИ ЯК ОСНОВА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ

ПОПОВА Н. В.

УДК 303.722.4

Попова Н. В. Кластери як основа інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи регіону

У статті розглянуто значення формування транспортно-логістичного кластера регіону з точки зору включення України в євроінтеграцію. Проаналізований досвід інших держав світу в створенні та функціонуванні кластерів, у тому числі транспортно-логістичних. Розглянуто переваги кластерних стратегій для організації транспортно-логістичної системи та фактори, що сприяють її розвитку. Сформульовані завдання, що потрібно вирішити для створення регіонального транспортно-логістичного кластера. Запропоновано структурну модель формування транспортно-логістичного кластера, яка включає ядро, що складається не з одного кластероутворюючого підприємства, а з багатьох підприємств, що надають транспортно-логістичні послуги. Зроблено висновки та визначено перспективи подальших досліджень відносно використання проектного підходу щодо організації транспортно-логістичного кластера та потреби в удосконаленні оцінки його ефективності.

Ключові слова: кластерний підхід, транспортно-логістичний кластер, транспортно-логістична система, інноваційний кластер.

Рис.: 1. **Бібл.:** 15.

Попова Надія Василівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри маркетингу, Харківський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету (пров. Отакара Яроша, 8, Харків, 61045, Україна)

E-mail: pnv-15@mail.ru

УДК 303.722.4

Попова Н. В. Кластеры как основа инновационного развития транспортно-логистической системы региона

В статье рассмотрено значение формирования транспортно-логистического кластера региона с точки зрения включения Украины в евроинтеграцию. Проанализирован опыт различных стран мира в создании и функционировании кластеров, в том числе транспортно-логистических. Рассмотрены преимущества кластерных стратегий для организации транспортно-логистической системы и факторы, способствующие ее развитию. Сформулированы задачи, которые необходимо решить для создания регионального транспортно-логистического кластера. Предложена структурная модель формирования транспортно-логистического кластера, которая включает ядро, состоящее не из одного кластерообразующего предприятия, а из множества предприятий, предоставляющих транспортно-логистические услуги. Сделаны выводы и определены перспективы относительно организации транспортно-логистического кластера и потребности в совершенствовании оценки его эффективности.

Ключевые слова: кластерный подход, транспортно-логистический кластер, транспортно-логистическая система, инновационный кластер.

Рис.: 1. **Библ.:** 15.

Попова Надежда Васильевна – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой маркетинга, Харьковский торгово-экономический институт Киевского национального торгово-экономического университета (пер. Отакара Яроша, 8, Харьков, 61045, Украина)

E-mail: pnv-15@mail.ru

UDC 303.722.4

Popova N. V. Clusters as the Basis of Innovation Development of Transportation and Logistics System of a Region

The article considers importance of formation of a transportation and logistics cluster of a region from the point of view of European integration movement of Ukraine. It analyses experience of different countries of the world in establishing and functioning of clusters, including transportation and logistics ones. It considers advantages of cluster strategies for organisation of a transportation and logistics system and factors that facilitate its development. It formulates the tasks that have to be solved for establishment of a regional transportation and logistics cluster. It offers a structural model of formation of a transportation and logistics cluster, which includes a main body consisting of not one cluster-forming enterprise but a number of enterprises that provide transportation and logistics services. It makes conclusions and identifies prospects of organisation a transportation and logistics cluster and requirements in improvement of assessment of its effectiveness.

Key words: cluster approach, transportation and logistics cluster, transportation and logistics system, innovation cluster.

Рис.: 1. **Bibl.:** 15.

Popova Nadiia V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Marketing, Kharkiv Institute of Trade and Economics of Kiyv National University of Trade and Economics (prov. Otakara Yarosha, 8, Kharkiv, 61045, Ukraine)

E-mail: pnv-15@mail.ru

Транспортно-логістична система є однією з найважливіших частин економіки регіонів і України в цілому. Її важливість пов'язана не тільки з долею в економіці, а й великими можливостями впливу на інші сфери діяльності. Транспортна система одна з перших сприймає коливання циклів економічного роз-

витку, реагує на зміни в міжнародній та національній економіці. Однак й сама розвинена транспортна система, яка побудована на основі інновацій, затребуваних часом, стимулює економічний розвиток, забезпечуючи зв'язок виробників і споживачів.

Інноваційний розвиток транспортно-логістичних систем у сучасній економіці тісно пов'язаний з включенням України в євроінтеграцію. Він потребує формування ефективних систем перевезення по напрямках руху транснаціональних вантажів, які дадуть змогу мінімувати витрати всіх учасників товароруку за рахунок використання сучасних інноваційних технологій.

Однією з таких сучасних інноваційних технологій є кластерний підхід до формування транспортно-логістичних систем, який стимулює науково-технічні та технологічні розробки в галузі транспортних перевезень та логістичного обслуговування, сприяє більш швидкому та гнучкому реагуванню на потреби споживачів. Тому тема формування кластерів в транспортно-логістичній сфері є актуальною.

Проблемам функціонування та розвитку кластерів присвячені роботи таких авторів, як У. Айзард, Т. Андерсон, Е. Бергман, Р. Д. Л'юїс, Ф. Маккен, П. Массе, Ф. Найт, О. Ланге, І. С. Пальма, М. Портер, О. Солвелл, Е. Фезер, М. Енрайт, С. Ямморіно, П. А. Віленський, В. Г. Галабурда, А. Г. Гранберг, Б. М. Лапідус, Ф. Д. Лівшиць, М. О. Кизим, О. М. Тищенко, С. І. Гриценко та інші [1 – 15]. Дослідження цих учених торкаються проблем регіональної економіки, ідентифікації та оцінки діяльності регіональних кластерів, прийняття рішення в умовах невизначеності, інвестиційного аналізу. Однак, незважаючи на існуючі публікації з цієї тематики, слід відмітити недостатність методичного інструментарію щодо організації та функціонування транспортно-логістичних кластерів, оцінки їх ефективності.

Метою даної статті є розгляд значення транспортно-логістичної системи та її кластеризації як основи інноваційного розвитку регіону.

Основною метою функціонування транспортно-логістичної системи є якісне обслуговування споживачів в галузі транспортування та логістики. Це потребує врахування інтересів споживачів, формування їх лояльності та взаємовідносин, які сприяють ефективній роботі підприємств транспорту та логістики, підвищуючи їх конкурентоспроможність, а також високому рівню задоволення клієнтів отриманими послугами.

Транспортно-логістична система покликана забезпечити потребу в послугах як внутрішніх, так і зовнішніх споживачів. Це значною мірою обумовлено потенціалом геополітичного, гео економічного положення України, який сприяє розвитку її транзитних можливостей. За розрахунками британського інституту Рендел, Україна має найвищий в Європі потенціальний коефіцієнт транзитності – завдяки своєму положенню в Євразії між Росією, Центральною Азією і Європою.

Новим етапом в розвитку транспортно-логістичних систем, який сприяє ефективному використанню потенціалу України та її регіонів, є формування транспортно-логістичних кластерів. Він визначається рівнем інноваційної активності підприємств, загальною протяжністю доріг, обсягами вантажообігу, пасажирообігу та транзитних перевезень.

Транспортно-логістичний кластер передбачає об'єднання окремих регіональних, функціональних та еконо-

мічно зв'язаних між собою логістичних ланцюгів: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-логістичних центрів, доріг і магістралей в єдину систему, яка має можливість забезпечити якісний транспортно-логістичний сервіс при мінімальних витратах.

Тема транспортно-логістичних кластерів відносно нова. Це пов'язано з тим, що традиційно кластери розглядалися в системі товарного виробництва. Однак у розвинених країнах цей сегмент достатньо великий, що підтверджує значний обсяг публікацій по транспортно-логістичних кластерах Європейського Союзу.

Так, як свідчать публікації [1], попит на транспортно-логістичні послуги в Європейському Союзі зростає в 2,5 раза швидше, ніж ВВП по мірі інтеграції економіки країн – членів ЄС в єдиний економічний простір. Доля логістичних послуг, що надають спеціалізовані провайдери, у загальному обігу досягла 40%. Основними бенефіціарами цього зростання є Німеччина, Великобританія і Франція, на долю яких приходить половина всього обігу.

У процесі цього розвитку формується Європейська мережа транспортних кластерів. Так, сьогодні в Європейській мережі транспортно-логістичних кластерів виділяють 25 первинних (*primary*) та біля 60 вторинних (*secondary*) кластерів, у тому числі чотири первинні транспортно-логістичні кластери кваліфікують як глобальні, створені на базі таких мегаполісів, як Лондон, Париж Франкфурт-Рейн-Майн і Рандстад Голланд.

Транспортно-логістичні кластери відносять до однієї з трьох категорій [2]:

- ✦ портові транспортно-логістичні кластери;
- ✦ прикордонні транспортно-логістичні кластери;
- ✦ територіальні (регіональні) транспортно-логістичні кластери.

Прикордонні та регіональні транспортно-логістичні кластери з'єднують у категорію внутрішньоконтинентальних.

Портові транспортно-логістичні кластери формуються на базі морських портів. Вони частіше позиціонуються у вантажному секторі. Річкові порти у зв'язку зі зниженням ролі водних шляхів не є основою для формування транспортно-логістичних кластерів.

Прикордонні транспортно-логістичні кластери формуються на основі транспортних вузлів на перехрестях транспортних коридорів з державними кордонами і мають вантажну спеціалізацію.

Регіональні транспортно-логістичні кластери формуються на основі середніх або великих міст. У них присутні як пасажирський, так і вантажний сектори. На відміну від міських транспортних систем транспортно-логістичні кластери включають тільки ті підприємства, які знаходяться між собою у відношенні сильних зв'язків, у тому числі це підприємства не тільки транспорту, але й підприємства інших міських інфраструктурних галузей, які інтегровані в кластер (склади, логістичні компанії, АЗС, заклади освіти, наукові організації тощо).

У літературі виділяють такі фактори, що сприяють розвитку регіональних транспортно-логістичних кластерів – це:

- ✦ економічна міцність регіону;
- ✦ ступінь розвитку регіональної інфраструктури;
- ✦ вигідність позиціонування регіону відносно важливих національних і міжнародних транспортних коридорів [2].

Стратегія сталого розвитку Харківської області до 2020 р. (рішення обласної ради від 23 грудня 2010 р.) передбачає формування та розвиток дев'яти кластерів, у тому числі транспортно-торговельно-логістичного. У документі визначається, що розвиток провідних кластерів регіону потребує розробки та реалізації відповідних проектів різної масштабності. Так, транспортно-торговельно-логістичний кластер розглядається як кластер підтримуючого розвитку, трансграничний, спрямований на зовнішній та внутрішній ринки збуту, за моделлю побудови – італійський [3].

Італійська модель кластера складається з множини невеликих фірм, які об'єднуються в різні асоціації для підвищення своєї конкурентоспроможності. Значну роль у розвитку італійських кластерів грають «колективні інститути» – національні конференції; промислові парки, фінансові та маркетингові консорціуми, технологічні інститути [4].

В огляді Європейської економічної комісії ООН виділені основні характеристики кластерів [5]: *географічна концентрація* (дає змогу економити на швидкій виробничій взаємодії, обміні соціальним капіталом і процесам навчання); *спеціалізація* (концентрація кластерів на базі певної сфери діяльності); *множинність* економічних агентів (наявність у кластері представників багатьох взаємопов'язаних галузей); *конкуренція та співробітництво* (основні види взаємодії між членами кластера); *досягнення необхідної «критичної маси» в розмірі кластера* (отримання ефекту внутрішньої динаміки та розвитку); *життєдієвість кластерів* (довгострокова перспектива); *залученість до інноваційного процесу* (успішний розвиток конкурентоспроможності економічної системи можливий при комплексному використанні теорії кластерного механізму та сучасних концепцій інноваційного розвитку).

Розглянемо ці характеристики стосовно транспортно-логістичних кластерів. Так, Харківський регіон з точки зору географічної концентрації володіє достатньою базою для створення транспортно-логістичного кластера. Це, перш за все, місце розташування відносно до географічного положення на шляхах міжнародного переміщення вантажів і пасажирів. На території Харкова та області сконцентровано підприємства різних галузей економіки, у тому числі транспортні підприємства, склади, навчальні заклади таких важливих сфер транспорту, як автомобільний, залізничний, авіаційний та співробітництво між ними.

Харків є великим центром оптової та роздрібною торгівлі. Наявність великої кількості транспортних підприємств, їх конкуренція створюють основу для якісного обслуговування потреби споживачів у транспортно-логістичних послугах і сприяють їх інноваційному розвитку. Життєдієвість транспортно-логістичного кластера і перспектив розвитку підтверджується умовами розвитку

транспорту в регіоні в історичній перспективі і базується на умовах вигідного місця розташування та наявної бази.

Таким чином, формування транспортно-логістичного кластера надає великі можливості в інноваційному розвитку як самої транспортно-логістичної системи, так і регіону в цілому за рахунок взаємодії підприємств і організацій, обміну соціальним капіталом, актуалізації та підняття на новий рівень процесів навчання, створення нових робочих місць, сприяння інвестиційному клімату. Транспортно-логістичний кластер надає також можливості для ведення бізнесу, інтеграції регіону в світову транспортну систему, розвитку міжрегіональної кооперації і міжнародного співробітництва.

Однак, слід відмітити, що на території Харківської області багато невеликих підприємств транспорту, посередницьких логістичних підприємств і немає підприємств цієї галузі, які були б на рівні відомих міжнародних транспортно-логістичних компаній. Тому питання створення транспортно-логістичної системи потребує проектного підходу, який передбачає реалізацію певних заходів, які дадуть значний мультиплікативний ефект у всіх галузях і секторах економіки Харківської області, пов'язаних з наданням транспортно-експедиторських послуг, розвитком високоякісної, конкурентоспроможної управлінської логістики, перевалки, складування, переробки та дистрибуції вантажів, а також у соціальній сфері.

Оскільки транспортна галузь тісно пов'язана з усіма сферами економіки та життєдіяльності регіону, формування транспортно-логістичного кластера має свою специфіку. Розглянемо структурну модель створення транспортно-логістичного кластера регіону (рис. 1). Вона включає блоки, які стосуються ядра кластера та підприємств, організацій, які забезпечують функціонування ядра.

Ядро кластера для транспортно-логістичної системи регіону не є одним кластеротворюючим підприємством. Це сукупність підприємств, організацій, які забезпечують задоволення споживачів в якісному обслуговуванні на основі інноваційних підходів, сучасної техніки та технології. Вони не йдуть на повне злиття, а створюють механізми взаємодії, які дозволяють їм бути юридично самостійними. У таких кластерах формується складна система конкуренції та кооперації, особливо в інноваційній сфері. У них формується повний ланцюг: від генерації ідей до їх реалізації. Такі кластери називають *інноваційними*.

Велике значення для розвитку інноваційного транспортно-логістичного кластера має створення певних умов. Це доступ до передових джерел знань, сучасних технологій, фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу. Крім того, конкурентоспроможність такого кластера буде залежить від ефективності управлінських процесів і спроможності його учасників ефективно використовувати можливості, які дає входження в кластер, у тому числі в галузі ресурсів, знань, оперативності управління, маркетингових можливостей. В ефективно функціонуючих інноваційних кластерах широко розвивається сприяє до інновацій, раціоналізація та гнучкість бізнесу.



Рис. 1. Структурна модель формування транспортно-логістичного кластера

Тобто, можна говорити про наявність інноваційної синергії всіх учасників, завдяки якій розповсюджуються інновації, зростає капіталізація підприємств, формується інвестиційний клімат, який сприяє новому зростанню економіки регіону.

Завданнями формування інноваційного транспортно-логістичного кластера в Харківському регіоні можуть стати такі.

1. Доведення транспортно-логістичних послуг до рівня світового ринку та інтеграція у світову транспортну систему.
2. Використання геоекономічного положення регіону для розвитку транзитного потенціалу.
3. Розвиток можливостей транспортно-логістичної системи для використання у просуванні товарів українських виробників і позиціонуванні українського бізнесу.
4. Зниження долі транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті.
5. Розвиток контейнерних та інтермультимодальних перевезень.
6. Підвищення валового доходу від транзитних і міжнародних перевезень.
7. Розвиток взаємодії наукових та освітніх закладів з ядром кластера.
8. Підвищення ефективності транспортних коридорів, терміналів, дорожньої інфраструктури.
9. Створення нових конкурентоспроможних контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних та трансформаційних логістичних центрів.

ВИСНОВКИ

Таким чином, кластерний підхід – це нова управлінська технологія, яка дозволяє підвищити конкурентоспроможність як підприємств, що входять до транспортно-логістичного кластера, так і окремого регіону, держави в цілому. Кластер максимально враховує дію ринкового механізму і може бути ефективним лише

тоді, коли самі підприємства приходять до необхідності об'єднання в кластер. Формування та розвиток кластерів потребують інноваційно-інвестиційного підходу.

Кластерний підхід змінює принципи та механізми державної та регіональної економічної політики, у тому числі в галузі транспорту, потребує нових підходів до реалізації управлінських функцій, переформатування інформаційної бази, а також є дієвим стимулом для розвитку інноваційної та інвестиційної діяльності підприємств. Він потребує створення чіткої взаємодії держави, бізнесу, науки та освіти на основі використання стратегії інноваційного розвитку.

Формування транспортно-логістичних кластерів є актуальною проблемою, яка потребує проектного підходу. У подальшому будуть розглянуті методичні основи формування та оцінки ефективності проектів створення транспортно-логістичних кластерів. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортно-логистические кластеры в Европейском Союзе. Селективный обзор / Государственное автономное учреждение Самарской области, «Центр инновационного развития и кластерных инициатив». – Самара, Июль 2011 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://innocentr-samara.ru/files/Transportno-logisticheskie_klastery_v_ES.pdf. – Загл. с экрана.
2. Смирнов І. Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі та Україні: площини взаємодії / І. Г. Смирнов / Publishing house Education and Science s.r.o. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Economics/11_120559.doc.htm. – Назва з екрану.
3. Стратегія сталого розвитку Харківської області до 2020 року (рішення обласної ради від 23 грудня 2010 р.). – Режим доступу : <http://www.kharkivoda.gov.ua/documents/2922/104.pdf>. – Назва з екрану.
4. Кизим Н. А. Кластерный подход к выбору приоритетных направлений устойчивого развития регионов / Н. А. Ки-

зим, В. И. Чередник, А. Ю. Зайцева // Проблемы экономики. – 2010. – № 3. – С. 44 – 55.

5. Synopsis of Policy Options for Creating a Supportive Environment for Innovative Development. ECE/CECI/2008/3, Geneva, 9 Sept. 2008.

6. **Кизим М. О.** Кластерні структури в економіках країн світу / М. О. Кизим, В. Є. Хаустова, О. В. Доровський // Проблемы экономики. – 2011. – № 4. – С. 24 – 32.

7. **Тищенко А. Н.** Теория и практика организации кластеров: зарубежный опыт / А. Н. Тищенко // Проблемы экономики. – 2010. – № 2. – С. 9 – 15.

8. **Гриценко С. И.** О развитии транспортно-логистических кластеров в Украине / С. И. Гриценко // Российское предпринимательство. – 2008. – № 5 Вып. 2 (111). – С. 134 – 137.

9. **Беляев В. М.** Логистические системы международно-интегрированных компаний в условиях глобализации / В. Беляев, Е. Шушнаев // Интегрированная логистика. – 2010. – № 3. – С. 18 – 19.

10. **Ларин О. Н.** Транзитный потенциал логистической транспортной системы / О. Н. Ларин // Интегрированная логистика. – 2009. – № 2. – С. 17 – 23.

11. **Очур Ю. С.** Концепция формирования транспортно-логистической системы региона / Ю. С. Очур // Бюллетень транспортной информации. – 2010. – № 10. – С. 35 – 36.

12. **Рахманина И. А.** Развитие инновационных процессов в логистических системах / И. А. Рахманина // Инновационная деятельность. – 2010. – № 3. – С. 82 – 89.

13. **Летягина Е. Н.** Методология кластерного подхода в экономике / Е. Н. Летягина, А. Г. Свеженцев // Экономика и управление. – 2011. – № 6(79). – С. 97 – 100.

14. **Гриценко С. И.** Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине : автореферат дис. ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Гриценко Сергей Иванович. – Санкт-Петербург, 2009. – 41 с.

15. **Гедз К. Г.** Зарождение и становление транспортно-логистических кластеров России на региональном уровне / К. Г. Гедз, О. М. Саруханян // Экономическая наука и практика (II). Материалы междунар. заоч. науч. конф. (г. Чита, февраль 2013 г.). – Чита : Издательство «Молодой ученый», 2013. – С. 14 – 16.

REFERENCES

"Transportno-logisticheskie klastery v Evropeyskom Soiuzе. Selektivnyy obzor" [Transport and logistics clusters in the European Union. A selective review]. <http://innocentr-samara.ru/files/Transportno-logisticheskieklasteryvES.pdf>

Smyrnov, I. H. "Protsesy transportno-lohistychnoi klasterizatsii v Evropeiskomu Soiuzi ta Ukraina: ploshchyny vzaiemodii" [The processes of transport and logistics clustering in the European Union and Ukraine: plane interaction]. http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Economics/11_120559.doc.htm

"Stratehiia staloho rozvytku Kharkivskoi oblasti do 2020 roku (rishennia oblasnoi rady vid 23 hrudnia 2010 r.)." [Strategy for Sustainable Development of Kharkiv region in 2020 (decision of the regional council of 23 December 2010)]. <http://www.kharkivoda.gov.ua/documents/2922/104.pdf>

Kyzym, N. A., Cherednyk, V. Y., and Zaitseva, A. Yu. "Klasternyi podkhod k vyboru pryorytetnykh napravleniy us-toichyvoho rozvytyia rehyonov" [The cluster approach to the selection of priority areas for sustainable development of the regions]. *Problemy ekonomiky*, no. 3 (2010): 44-55.

"Synopsis of Policy Options for Creating a Supportive Environment for Innovative Development." ECE/CECI/2008/3, 2008.

Kyzym, M. O., Khaustova, V. IE., and Dorovskiy, O. V. "Klasterni struktury v ekonomikakh krain svitu" [Cluster structures in the economies of the world]. *Problemy ekonomiky*, no. 4 (2011): 24-32.

Tyshchenko, A. N. "Teoriya y praktyka orhanyzatsyy klasterov: zarubezhnyi opyt" [Theory and practice of organizing clusters: international experience]. *Problemy ekonomiky*, no. 2 (2010): 9-15.

Gritsenko, S. I. "O razvitii transportno-logisticheskikh klasterov v Ukraine" [On the development of transport and logistics clusters in Ukraine]. *Rossiyskoe predprinimatelstvo*, vol. 2 (111), no. 5 (2008): 134-137.

Beliaev, V., and Shushnaev, E. "Logisticheskie sistemy mezh-dunarodno-integrirovannykh kompaniy v usloviakh globalizatsii" [Logistics systems internationally integrated companies in the context of globalization]. *Integrirovannaia logistika*, no. 3 (2010): 18-19.

Larin, O. N. "Tranzitnyy potentsial logisticheskoy transportnoy sistemy" [Transit potential of the logistics of the transport system]. *Integrirovannaia logistika*, no. 2 (2009): 17-23.

Ochur, Yu. S. "Kontseptsii formirovaniia transportno-logisticheskoy sistemy regiona" [The concept of the formation of the transport and logistics system in the region]. *Biulleten transportnoy informatsii*, no. 10 (2010): 35-36.

Rakhmanina, I. A. "Razvitie innovatsionnykh protsessov v logisticheskikh sistemakh" [The development of innovative processes in logistics systems]. *Innovatsionnaia deiatelnost*, no. 3 (2010): 82-89.

Letiagina, E. N., and Svezhentsev, A. G. "Metodologii klaster-nogo podkhoda v ekonomike" [The methodology of the cluster approach in the economy]. *Ekonomika i upravlenie*, no. 6 (79) (2011): 97-100.

Gritsenko, S. I. "Strategiia razvitiia transportno-logisticheskikh klasterov v Ukraine" [The strategy of development of transport and logistics clusters in Ukraine]. *Avtoreferat dis. ... doktora ekonomicheskikh nauk: 08. 00. 05*, 2009.

Gedz, K. G., and Sarukhanian, O. M. "Zarozhdenie i stanovlenie transportno-logisticheskikh klasterov Rossii na regionalnom urovne" [The origin and formation of transport and logistics clusters Russia at the regional level]. *Ekonomicheskaiia nauka i praktika*. Chita: Molodoy uchenyy, 2013. 14-16.