

УДК 338.47  
ББК 65.37  
JEL L92

## **Строительство Северо-Сибирской магистрали – один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России в целом<sup>1</sup>**

**Прокофьева Татьяна Анатольевна**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры логистики и экономической информатики Государственного химико-технологического университета им. Д.И. Менделеева, президент Ассоциации «Логинвест», вице-президент Национальной логистической ассоциации России, 1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия.

Автор 40 монографий, учебников и учебных пособий и свыше 300 публикаций в периодических изданиях и материалах международных и региональных конференций.

E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Гончаренко Станислав Степанович**, кандидат экономических наук, президент Евро-Азиатского транспортного инновационного центра, Новоданиловская набережная, 2, к. 1, 119072, Москва, Россия

**Аннотация:** Обоснована экономическая целесообразность строительства Северо-Сибирской магистрали, разработана принципиальная схема формирования на территории Красноярского края индустриально-логистических кластеров (ИЛК) и мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ). На примере Богучанского индустриально-логистического кластера разработана организационно-функциональная структура ИЛК. Разработана логико-информационная модель управления бизнес-процессами функционирования Богучанского ИЛК с участием КЛЦ в статусе 4 PL-провайдера.

**Ключевые слова:** стратегия развития транспорта, Северо-Сибирская магистраль, интегрированные промышленно-транспортные зоны, Красноярский край, Нижнее Приангарье, индустриально-логистические кластеры, мультимодальные транспортно-логистические центры.

## **Construction of the north-sibirian magistral is one of the main priority for development sibirian transportation system and Russian economic in whole**

**Taniana A. Prokofieva**, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department professor at the D.I. Mendeleev University of chemical technology of Russia, the president of Loginvest association, Vice President of National Logistics Association of Russia, 1st Miusskaya st., 3, 125047, Moscow, Russia.

She is an author of 40 scientific books and more than 300 papers published in international and national journals books and conference proceedings.

E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Stanislav S. Goncharenko**, Ph.D. in Economics, the President of Evro-Aziatskiy Ttransportation Innovation Center, Novodanilovskaya embankment, 2, building 1, 119072, Moscow, Russia

**Annotation:** The economic feasibility of the construction of the North-Siberian highway is substantiated, and a concept scheme for the formation of industrial and logistics clusters (ILC) and multimodal transport and logistics centers (MTLC) in the Krasnoyarsk territory is developed. The organizational and functional structure of the ILC was developed on the example of the Boguchansk

---

<sup>1</sup> В основу данной статьи был положен доклад авторов на седьмой Российско-немецкой конференции по логистике и SCM - DR-LOG 2012, проходившей в Санкт-Петербурге 17-18 мая 2012 г., подготовленный с использованием ранее опубликованных материалов авторов.

Industrial and logistics cluster. A logical and information model for managing business processes of the Boguchansky ilk with the participation of the CLC in the status of 4 PL-provider has been developed.

**Keyword:** transport development strategy, North-Siberian railway, integrated industrial and transport zones, Krasnoyarsk territory, Lower Angara region, industrial and logistics clusters, multimodal transport and logistics centers.

**Введение.** Руководством страны обозначены стратегические задачи России в первой четверти XXI века [1]:

- обеспечение единства экономического пространства и национальной безопасности страны;
- наращивание экономического потенциала и переход к инновационной экономике;
- повышение уровня жизни населения;
- ликвидация территориальных диспропорций в уровне развитии регионов;
- возвращение России достойного места в группе мировых лидеров с учетом происходящих интеграционных процессов и возникновением новых экономических вызовов.

Для решения этих непростых задач необходимо формирование стратегического транспортного каркаса циклического типа по всей стране без разрывов и узких мест, с включением в этот процесс азиатской части России.

Россия является великой морской державой, омываемой двумя океанами: Северным Ледовитым и Тихим, а также полутора десятком морей. По Северному Ледовитому океану проложен Северный морской путь (СМП), обеспечивающий водную транспортную связь восточных регионов России с ее европейской частью, а также активную внешнеэкономическую деятельность России.

Северный морской путь – это национальный и международный транспортный коридор и одновременно стратегический ориентир освоения российского Севера, развития его инфраструктуры, месторождений полезных ископаемых. Север – это уникальная минерально-сырьевая база, которая является важнейшим источником экономической мощи России: запасы и эксплуатация большинства добываемых на Севере полезных ископаемых составляют основную часть минерально-сырьевой базы и промышленного производства Российской Федерации. Здесь производится около 100 % алмазов, более 90 % никеля и кобальта, 60 % меди, более 98 % платиновых металлов, извлекается около 90 % газа и 60 % нефти России. На Севере сосредоточено более 40 % золота, 80 % олова, вольфрама и ртути. Арктический шельф представляет собой колоссальный супер бассейн, содержащий не менее 100 миллиардов тонн условного топлива [37].

Анализ минерально-сырьевой базы убедительно показывает, что в прогнозируемый период до 2030 года роль арктических нефти и газа, платиноидов, алмазов, никеля и других важнейших полезных ископаемых будет непрерывно возрастать. Без их использования наша страна не сможет успешно развиваться. Этот факт однозначно подчеркивает остроту транспортной проблемы Северного морского пути для России [15].

Северный морской путь – исторически сложившаяся национальная, единая коммуникация России в Арктике. Действующая здесь морская транспортная система – важнейшая часть инфраструктуры экономического комплекса Севера.

Стратегия развития Северного морского пути основывается на следующих принципах [15]:

1) Государство поддерживает приоритетные отрасли экономики Севера (нефтегазовую, горнодобывающую, лесную, химическую), развивает транспортную инфраструктуру Северного морского пути, как основу для сохранения национальной единой транспортной коммуникации.

2) Субъекты Российской Федерации и коммерческие предприятия пользуются услугами акционерных судоходных компаний и принимают долевое участие в развитии Северного морского пути.

3) Отдельные крупные коммерческие предприятия («Лукойл», «Газпром», «Норильский никель» и др.) создают свой транспортный флот и строят отгрузочные терминалы для вывоза своей продукции.

4) Развитие Северного морского пути ориентируется на обеспечение крупномасштабных перевозок к 2020 году – 50 млн. тонн, в том числе морской экспорт в Европу нефти из Тимано-Печерской провинции и бассейнов рек Обь и Енисей – 25-30 млн. тонн, сжиженного газа с полуострова Ямал – 25-40 млн. тонн.

5) В процессе оживления экономики Арктической зоны и развития Северного морского пути создается самокупаемая арктическая морская транспортная система под контролем государства; управление Северным морским путем поэтапно приводится в соответствие с новыми экономическими условиями.

Перспективные грузопотоки в западном секторе СМП связаны, прежде всего, с добычей углеводородного сырья в Тимано-Печерской провинции, на полуострове Ямал, на шельфе Баренцева, а затем и Карского морей. Извлекаемые запасы нефти в этих районах оцениваются в 12-15 млрд. тонн, а природного газа – более чем в 20 трлн. м<sup>3</sup>. В перспективе прогнозируется рост вывоза сжиженного природного газа в объеме до 20 млн. т в год от месторождений полуострова Ямал (мыс Харасавей) [15].

Преимущества Северного морского пути для предприятий-экспортеров выражаются в сокращении расстояний морской перевозки на 2-3 тыс. миль, по сравнению с маршрутом из портов Балтии через Суэцкий канал. СМП сокращает расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока в два раза, а экономия времени в пути по линии Гамбург-Иокогама составляет 10-12 суток [15].

#### **Возрождение Северного морского пути**

Под возрождением СМП в современных экономических условиях понимается внедрение принципиально новых технологий, методов и форм управления и организации работы, а главное – привлечение новых участников, новых видов грузов и освоение новых грузообразующих ареалов.

Сложившаяся система государственной поддержки северных территорий и особенно Арктической зоны, Северного морского пути и всей арктической транспортной магистрали вошли в противоречие с современными экономическими условиями и требованиями развития страны. Традиционные подходы к решению социальных и экономических проблем не позволяют эффективно реализовать природно-ресурсный, производственный и транспортный потенциалы этого жизненно важного для страны региона [15].

Не соответствует нынешним реалиям система функционирования и система управления Северного морского пути.

Весь этот комплекс проблем, связанный с трансформацией российской экономики, определяет необходимость проведения научных исследований по комплексной разработке стратегии хозяйственного освоения Арктики и организационно-экономических основ возрождения и развития Северного морского пути и примыкающих к нему территорий.

Реализация проекта комплексного развития СМП может обеспечить [37]:

- повышение интегрирующей роли СМП в транспортной системе Севера;
- упрочнения единого экономического пространства в Арктической зоне;
- максимальное удовлетворение потребностей северных территорий в транспортном обеспечении;
- усиление позитивного влияния СМП на социальные и культурные условия жизни населения Арктической зоны;
- улучшение информационного обеспечения функционирования СМП.

Для достижения указанных целей необходимо на базе реально существующих материальных ресурсов, ранее разработанных проектов и программ разработать Стратегию комплексного развития СМП и его использование в интересах государства с учетом коммерческой выгоды.

В частности, необходимо принять государственные меры по закреплению правового статуса Российской Федерации на минерально-сырьевые и топливно-энергетические ресурсы арктического континентального шельфа, закрепление границ арктических владений государства, разграничения экономической зоны и континентального шельфа с Норвегией.

В числе первоочередных находятся вопросы разработки и принятия законов по правовому действию в Арктической зоне – законов, регулирующих владение и использование морских территорий, получения лицензий и прочих правовых и нормативных актов, обеспечивающих согласованную хозяйственную и оборонную деятельность.

Перспективные грузопотоки в западном секторе СМП связаны, прежде всего, с добычей углеводородного сырья в Тимано-Печорской провинции, на полуострове Ямал, на шельфе Баренцева, а затем и Карского морей. Извлекаемые запасы нефти в этих районах оцениваются в 12-15 млрд. тонн, а природного газа – более чем в 20 трлн. м<sup>3</sup> [15].

В более отдаленной перспективе прогнозируется рост вывоза сжиженного природного газа в объеме до 20 млн. т в год от месторождений полуострова Ямал (мыс Харасавей).

Имеется возможность увеличения объема транзитных перевозок по СМП продукции российских предприятий-экспортеров за счет экспорта черных металлов и минеральных удобрений. Анализ транспортных потоков этой продукции из европейской части России в Юго-Восточную Азию показывает, что в среднем за год экспортируется 8-8,5 млн. т металлов и удобрений.

По экспертной оценке, годовые валютные транспортные затраты составляют 230-250 млн. долларов. Преимущества Северного морского пути для этих предприятий-экспортеров выражается в сокращении расстояний морской перевозки на 2-3 тыс. миль, чем из портов Балтии через Суэцкий канал. При этом отпадают все валютные транспортные затраты, связанные с транзитом грузов через иностранные государства, с проходом Суэцкого канала и затрат по иностранным портам. Северный морской путь сокращает расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока в два раза, а экономия времени в пути по линии Гамбург-Иокогама составляет 10 суток и Печенга-Иокогама для контейнеровоза – 12 суток [15, 37].

Транзит грузов по СМП представляет значительный интерес, в частности, для Японии, которая имеет виды на перевозку радиоактивных материалов из Западной Европы Северным морским путем. Федерация энергетических предприятий Японии уже прорабатывает этот вопрос с российскими операторами СМП.

Вместе с тем весь комплекс проблем, связанных с хозяйственным развитием Арктической зоны России, требует принятия необходимых государственных мер по закреплению правового статуса Российской Федерации на минерально-сырьевые и топливно-энергетические ресурсы арктического континентального шельфа [15].

Эффективность функционирования СМП как транснациональной транспортной магистрали будет зависеть от совершенствования структуры управления Северного морского пути, развития рынка транспортных услуг, целью которого является снижение транспортных затрат, повышения надежности завоза, развития транспортной инфраструктуры и оживления экономической деятельности всего арктического региона страны.

Необходимо также формирование современной информационной системы, проведение инвестиционной, тарифной, налоговой, таможенной и страховой политики для создания на СМП экономически эффективных условий для осуществления коммерческого судоходства, в том числе международного.

В качестве первоочередных нормативно-правовых и организационных мер может быть предложено:

- принятие на федеральном уровне решения по объявлению национального статуса трассы Северного морского пути и формированию государственной программы его поддержки;
- внесение изменений в таможенное (при ввозе приобретенных судов и судового оборудования на таможенную территорию РФ отменить для российских судовладельцев

налог на добавленную стоимость) и налоговое (при покупке и строительстве судов с привлечением кредитов банков на период полного расчета с кредитором отменить налог на прибыль и на имущество в части кредита и расчета по нему) законодательство;

- укрепление государственных мер экономической и технологической интеграции между грузообразующими отраслями (железнодорожным, морским, речным и автомобильным транспортом), в том числе по согласованию тарифов при обеспечении арктических перевозок.

### **Формирование единой транспортной системы «Енисей – СМП» [24]**

Освоение трассы Северного морского пути (СМП) явилось важнейшим условием развития производительных сил районов Крайнего Севера СССР.

После распада СССР у России оказались ограниченные возможности развития судоходства на Балтийском и Черном морях, что привело в 90-е годы к переосмыслению роли СМП. Река Енисей, благодаря географическому положению и условиям судоходства, реально может стать, в отличие от Оби и Лены важнейшим звеном СМП. Связав СМП с глубинной материковой частью Средней Сибири, она позволит решить следующие важные задачи для России:

- создание качественно нового выхода сибирских регионов на мировой рынок;
- формирование баз обслуживания трассы (бункеровочных, метео-, авиасервиса и др.) на границе Западного и Восточного секторов СМП/СВП (Северо-Восточного прохода);
- расширение зоны обслуживания (где это экономически оправдано) СМП за счет глубинных частей Средней Сибири.

Решение двух последних задач непосредственно связано с Ангаро-Енисейским регионом. Во-первых, эффективно работающий с умеренными тарифами СМП является важным условием вовлечения богатых ресурсов региона в хозяйственный оборот страны, а формирующийся грузообразующий потенциал, в свою очередь, может обеспечить значительную регулярную нагрузку СМП. Во-вторых, СМП с продленной навигацией и судоходные условия Енисея являются важнейшими условиями формирования единой транспортной системы «Енисей – СМП», которая сможет обеспечить внешние связи глубинных районов Средней Сибири.

Судоходство по реке Енисей до порта Дудинка осуществляется в круглогодичном режиме с приостановкой на период весеннего половодья и ледохода. На морском же маршруте плавания в юго-западной части Карского моря, с учетом работы флота на других направлениях перевозок, плавание практически не прекращается в течение круглого года.

В продленный период навигации на ледовой трассе Дудинской линии грузоперевозок организация морских операций и тактика проводки судов следующая: обычно движение транспортных судов возможно при непосредственном участии ледоколов. В начальный и завершающий периоды зимнего плавания чаще практикуется караванная проводка судов. В наиболее сложный по плаванию период (январь – май), когда льды и погодные условия существенно затрудняют работу флота на ледовой трассе, применяется несколько иная тактика работы ледоколов с транспортными судами. По мере ухудшения условий плавания в зимних льдах Карского и Баренцева морей, предпочтение отдается методу проводки судов во льдах на коротком буксире. Эта технология более затратная.

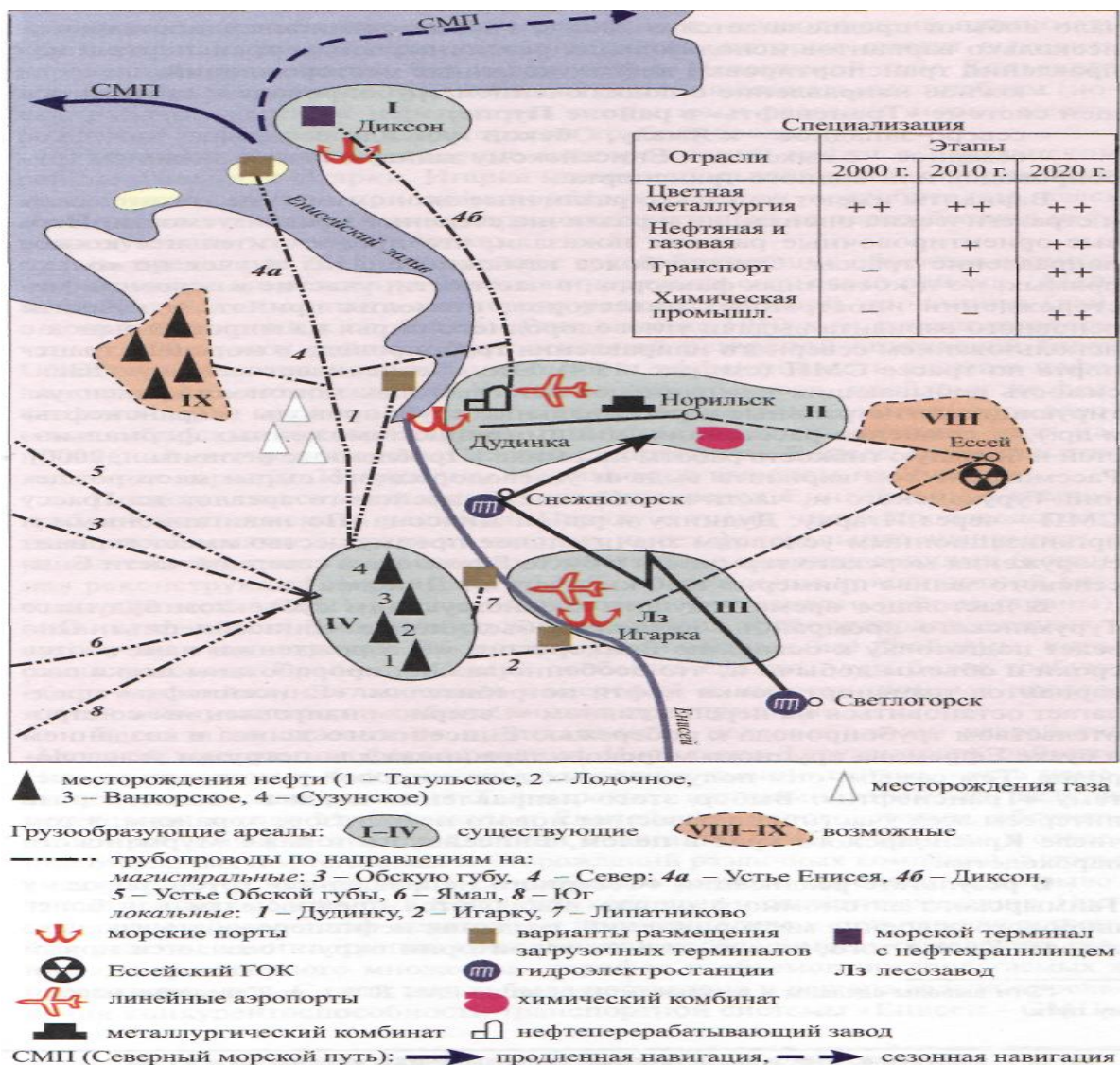
Как подтверждают данные многолетней статистики – для поддержания устойчивого судоходства на Дудинской линии, с января по апрель, при современных масштабах грузоперевозок, необходимо на этот период для работы привлекать 4-5 атомоходов, что и имеет обычно место.

Енисейский залив Карского моря – низовье Енисея – второй по значимости участок всего СМП. Исключительно благоприятные навигационные условия по сравнению с Обской губой и р. Обь, как в Енисейском заливе, так и на Енисее. Норильский промышленный район был, а в будущем Норильско-Туруханский проблемный регион развития Красноярского края в перспективе станет важнейшим поставщиком грузов СМП и главным фактором,

обуславливающим целесообразность функционирования продленной навигации в Западном секторе Арктики (см. рис. 1) [15, 24].

Знаковым событием в процессе возрождения СМП является образование двух новых базовых портов – Индига на побережье Баренцева моря и в бухте Ефремова на побережье Енисейского залива Карского моря. Целесообразность создания их обусловлена изменением географии перспективных районов добычи углеводородного сырья и геополитических условий выхода России на мировой рынок в результате распада СССР.

В этих условиях стратегической задачей России становится создание новых портов и дальнейшее развитие морских перевозок грузов (в том числе и углеводородов) в бассейне Северного Ледовитого океана.



**Рис. 1. Норильско-Туруханская интегрированная промышленно-транспортная зона**

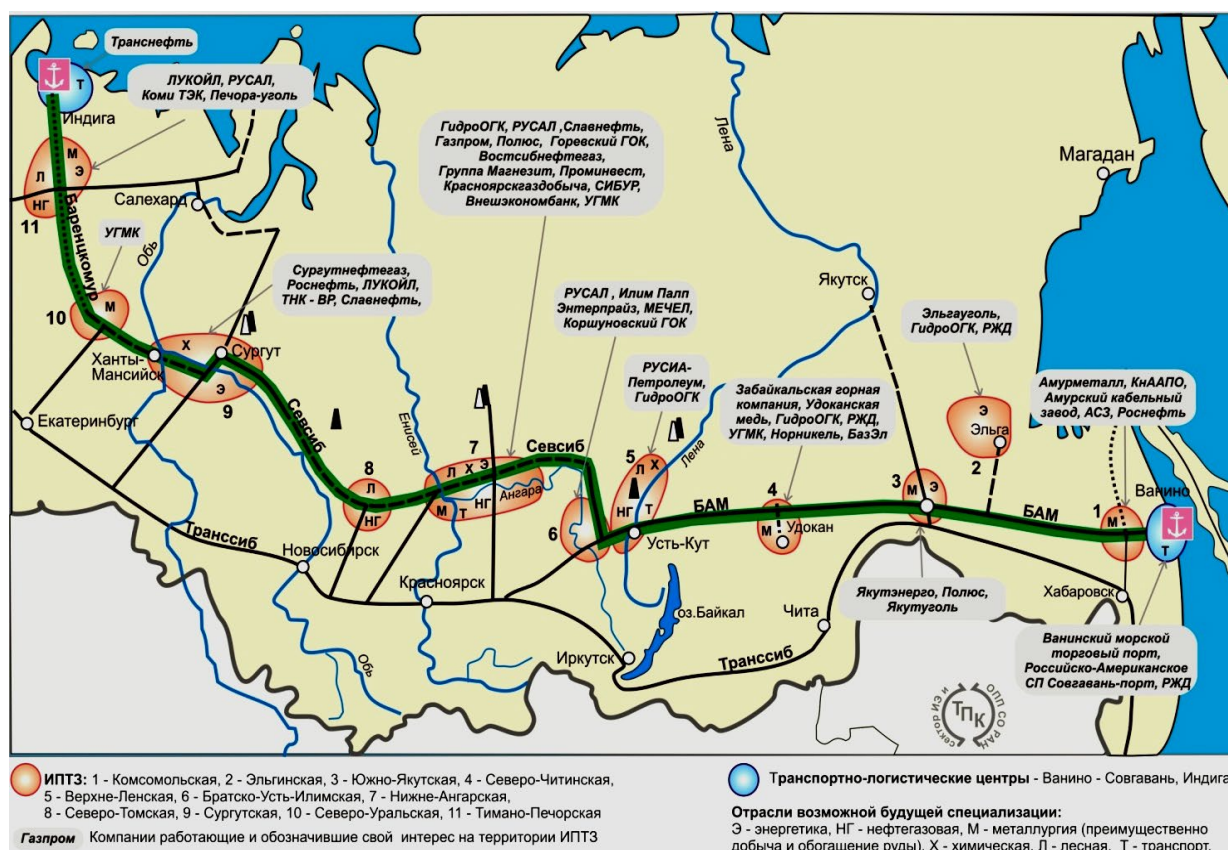
С начала освоения Северного морского пути в советские годы в бассейне нижнего течения Енисея и Енисейского залива началось формирование трех морских портов — Диксон, Игарка и Дудинка.

В настоящее время, несмотря на наличие трех морских портов в низовьях Енисея, интенсивно изучаются вопросы создания нового крупного специализированного порта в бухте Ефремова (или резервный вариант — соседняя бухта Слободская) на восточном берегу Енисейского залива Карского моря. Необходимость в нем выявилась в связи с началом освоения Туруханской группы месторождений углеводородного сырья. В район пришли

крупные компании («Енисейнефть», «Англо-Сибирская», «Шелл», «Славнефть» и др.), которые изыскивают средства на организацию работ по доразведке месторождений, поставке оборудования, обустройству промыслов и исследованию вариантов транспортировки нефти на внешние рынки.

Следует отметить, что России необходимо переходить от чисто транспортных проектов к организации транспортно-промышленных поясов (ТПП). Для «прорыва» России в будущее нужны инфраструктурные транспортно-промышленные проекты стратегического масштаба.

Главным из таких проектов является Северный широтный транспортно-промышленный пояс (СШ ТПП), рис. 2 [24]. Его инфраструктурной основой является сквозная Северо-Российская Евразийская железнодорожная магистраль, по линии Сахалин – БАМ – Севсиб – Баренцкомур, с комплексным промышленным освоением прилегающей территории, как основы формирования нового Северного широтного пояса экономического развития в России.



**Рис. 2. Северо-Российская Евразийская трансконтинентальная магистраль и новый широтный пояс экономического развития России**

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение, является сооружение Северо-Сибирской железной дороги, строительство которой было запланировано ещё во времена царской России.

Северо-Сибирская магистраль (Севсиб) продолжит БАМ от Усть-Илимска до Нижневартовска и станет составной частью будущей Северо-Российской Евразийской магистрали – второго широтного национального и международного транспортного коридора между европейской и азиатской частью России, а также между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Пересечение Севсиба с крупнейшими водными путями Сибири (реки Лена, Енисей, Ангара и Обь) даст возможность сформировать в городах Усть-Илимск, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Сергино, Сургут, Нижневартовск и др. крупные мультимодальные транспортные узлы, обеспечивающие прямой выход из глубинных районов Сибири к Северному морскому пути [30].

Важнейшим элементом инфраструктуры магистральной сети путей сообщения, включая национальные и международные транспортные коридоры, являются транспортные узлы и создаваемые в них мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие, как правило, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных потоков, координацию и взаимодействие различных видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, снижение себестоимости перевозки грузов и обеспечение высокого синергетического эффекта [23].

Северо-Российская Евразийская трансконтинентальная магистраль пройдет через регионы России, отличающиеся высокой концентрацией топливно-энергетических, минерально-сырьевых и лесных ресурсов. В зоне ее тяготения расположены: Тимано-Печорский и Западно-Сибирский нефтегазовые комплексы, Нижнее и Среднее Приангарье, Удоканское месторождение меди, находящиеся в стадии формирования Братско-Усть-Илимский, Верхне-Ленский и Южно-Якутский территориально-производственные комплексы, новые сахалинские центры добычи нефти и газа (в том числе и шельфовая часть острова) [7, 30].

Северный широтный транспортно-промышленный пояс (СШ ТПП) создаст принципиально иную ситуацию для развития страны, совершенно новые возможности для позиционирования России в мире. В этом случае не только будет резко усилен общий промышленный потенциал страны, но он охватит новые обширные территории, создаст благоприятные условия для их хозяйственного освоения. СШ ТПП станет опорным для продвижения хозяйственной жизни на север страны к новым месторождениям, к Северному Ледовитому океану с природными богатствами, заложенными в донной части его российского сектора [24].

Основная специализация СШ ТПП будет базироваться на отраслях, связанных с широким использованием местного рудного, энергетического сырья и лесных ресурсов. Основу промышленной специализации должны будут составить металлургия и машиностроение самого широкого спектра, включая транспортное всех видов, а также деревообработка, химическая и другие отрасли перерабатывающей промышленности. Местные энергетические ресурсы являются необходимой исходной базой для всей промышленности, включая нефтепереработку и нефтехимию, транспорта, коммунальной сферы. В СШ ТПП будут сформированы перспективные интегрированные промышленно-транспортные зоны (ИПТЗ) [22-24].

Северо-Российская Евразийская магистраль обеспечит связь портов Баренцева моря (Индига) на западе и Тихого океана (Ванино) на востоке. Магистраль пересечет многие проблемные регионы ресурсного типа – важнейшие сырьевые базы России.

Стратегия социально-экономического развития Красноярского края на период до 2030 года включает Программу комплексного развития Нижнего Приангарья, предусматривающую освоение нефтегазовых и газоконденсатных месторождений, развитие добычи железной руды и цветных металлов, введение в эксплуатацию горно-обогатительных комбинатов, газоперерабатывающего завода, химического комбината, развитие производства на алюминиевом заводе и целлюлозно-бумажном комбинате.

Реализация проектов развития экономики Нижнего Приангарья требует крупных инвестиций, оцениваемых на период до 2030 года в 4,98 млрд. долл. США, что возможно осуществить только на принципах государственно-частного партнерства с привлечением заинтересованных инвесторов и инвестиций бизнес-партнеров под гарантии государства [30]. Применение механизма государственно-частного партнерства является одним из

условий формирования и успешного функционирования кластерных моделей интеграции участников и партнеров по бизнесу.

Проведенный комплексный анализ применения кластерных моделей в отечественной и зарубежной экономике как стратегического направления повышения конкурентоспособности промышленных предприятий, отраслей производства и регионов страны позволил обосновать целесообразность применения моделей индустриально-логистических кластеров во многих отраслях промышленности как наиболее эффективной и инновационно-ориентированной организационно-правовой формы интеграции малых и средних предприятий вокруг компаний-лидеров, составляющих ядро кластера и обеспечивающих на основе интеграции, инноваций и согласования экономических интересов партнеров по бизнесу получение максимального синергетического эффекта.

Исходя из намечаемого в рамках реализации проекта развития Нижнего Приангарья комплекса мероприятий по развитию промышленного производства, считаем целесообразным создание на территории региона 7-ми Индустриально-логистических кластеров (ИЛК): Богучанский; Лесосибирский; Мотыгинский; Кодаинский; Кежемский; Курумбский и Северо-Енисейский. В Норильско-Туруханской интегрированной промышленно-транспортной зоне предложено сформировать три Индустриально-логистических кластера: Норильский, Игарский и Туруханский ИЛК.

Реализация стратегии социально-экономического развития Красноярского края предусматривает ускорение строительства Северо-Сибирской магистрали, вовлечение в эксплуатацию богатейших природных ресурсов края, развитие логистической инфраструктуры, формирование опорной сети из 15 МТЛЦ и индустриально-логистических кластеров (ИЛК) в Норильско-Туруханском районе (3 ИЛК) и Нижнем Приангарье (7 ИЛК) [30].

Строительство Северо-Сибирской магистрали включено в Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года. Участие в реализации проекта по сооружению Севсиба предусмотрено и в Стратегии социально-экономического развития Красноярского края в связи с открывающимися возможностями освоения богатейших природных ресурсов Нижнего Приангарья.

Стоимость строительства Северо-Сибирской магистрали (общей протяженностью 2002 км) оценивается в 10 млрд. долл. США. Реализовать столь масштабный и дорогостоящий проект возможно только на принципах государственно-частного партнерства с привлечением всех заинтересованных сторон.

Целесообразность транспортного строительства в районах нового хозяйственного освоения может быть обоснована только с позиций потребностей народного хозяйства и общегосударственных интересов в целом. Поэтому в районах нового освоения эффективность развития транспорта должна определяться исходя из экономического единства всех отраслей хозяйства, включая транспорт. Это обеспечивает полноту определения конечных результатов регионального производства, позволяет осуществить комплексный подход к оценке эффективности функционирования транспорта региона как относительно самостоятельного структурного подразделения народного хозяйства.

Транспорт при этом рассматривается как составная часть народнохозяйственного комплекса региона, а его эффективность оценивается как по внутриотраслевым показателям, так и в составе комплекса в целом через показатель совокупного интегрального экономического эффекта от совместного функционирования и развития транспорта и отраслей основного производства региона.

Проведенные в 80-х годах XX века расчёты по оценке эффективности транспортного и промышленного освоения Тюменской области с применением показателя Интегрального экономического эффекта показали высокую народнохозяйственную эффективность нового транспортного строительства и формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), что и было подтверждено со временем – страна жила и в значительной степени

живёт и сейчас за счёт вложенных в своё время высоких инвестиций в новое транспортное строительство и развитие ЗСНГК [27, 28].

Проведенные предварительные расчеты по оценке социально-экономической эффективности вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов Красноярского края подтвердили экономическую целесообразность реализации программы комплексного развития Нижнего Приангарья на основе реализации проекта строительства Северо-Сибирской магистрали, создания опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров и формирования индустриально-логистических кластеров.

Интегральный экономический эффект, рассчитанный на основе показателя прироста прибыли накопительным итогом за 15-летний период за вычетом инвестиций в развитие производства и транспорта региона, включая инвестиции на строительство Северо-Сибирской магистрали, по предварительной оценке, составит 184,42 млрд. долл. США [30].

Для получения такого крупного экономического эффекта потребуются, разумеется, значительные единовременные затраты в развитие отраслей производства и транспорта региона, оцениваемые в 14,98 млрд. долл. США, включая инвестиции на строительство Севсиба, но величина интегрального эффекта за 10 лет почти в пять раз перекроет затраты, а за 15-летний период превысит их более чем в 10 раз [30].

Основной эффект от осуществления комплекса мероприятий по развитию транспортной системы Красноярского края будет проявляться в других отраслях производства и в народном хозяйстве страны в целом. При опережающем развитии региональной транспортной системы и достижении пропорциональности в уровнях и темпах роста основных отраслей производства и транспорта будет получен максимальный экономический эффект от их совместного функционирования.

В нашей стране создана мощная материально-техническая база транспорта, накоплен большой опыт хозяйственного освоения районов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, что является реальной предпосылкой успешного решения задач по транспортному обеспечению формирования, развития и функционирования интегрированных промышленно-транспортных зон и индустриально-логистических кластеров, создаваемых в районах нового хозяйственного освоения Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Строительство Северо-Сибирской магистрали составляет один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России, оно обеспечивает [30]:

- выход на запад БАМу и создает условия для хозяйственного освоения не только Нижнего Приангарья и других северных сибирских территорий, но и огромной зоны хозяйственного освоения БАМ, включая Южную Якутию;
- использование магистрали для перевозки традиционных массовых грузов, в том числе угля из Кузбасса и Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса, с соответствующей передислокацией перевозок массовых грузов с Транссиба на Севсиб;
- превращение Транссиба в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и интермодальных перевозок грузов в контейнерах, что позволит увеличить российский экспорт транспортных услуг и реализовать транзитный потенциал страны в системе Евроазиатских МТК.

Реализация мощного геополитического, промышленного и транспортного потенциала регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока на базе формирования системы национальных и международных транспортных коридоров, создания интегрированных производственно-транспортных зон, обладающих развитой сетью путей сообщения и транспортно-логистической инфраструктурой, станет важным этапом в обеспечении подъема экономики и повышении уровня жизни населения в нашей стране, явится объективной предпосылкой возвращения России статуса мирового лидера и достойного партнера в международном сообществе государств [27, 28].

Основной целью разработки Стратегии развития транспорта и формирования индустриально-логистических кластеров (ИЛК) на территории Красноярского края является

обоснование целесообразности комплексного развития промышленности и транспортно-логистической инфраструктуры на территории региона.

Актуальность развития транспортно-логистической инфраструктуры определяется уникальным транзитным потенциалом Красноярского края: географически он выгодно расположен на пути следования больших потоков грузов по международному транспортному коридору «Запад – Восток». Через Красноярский край проходит Транссибирская магистраль направлением в западные и восточные регионы России, Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Важными стратегическими факторами, обеспечивающими конкурентные преимущества Красноярского края среди регионов Сибирского федерального округа (СФО), являются: высокий промышленный, природно-ресурсный, социально-экономический и научно-технический потенциал, а также крайне выгодное географическое и геополитическое положение края, имеющего выход от богатейших месторождений Нижнего Приангарья по Енисею через Эвенкийский АО и Таймырский АО к Северному морскому пути как национальному и международному транспортному коридору.

Большие перспективы интенсивного освоения разнообразных уникальных природных ресурсов Нижнего Приангарья и последующего эффективного развития экономики этого региона и Красноярского края в целом непосредственно связаны с реализацией проекта строительства Северо-Сибирской магистрали

Сооружение Северо-Сибирской железнодорожной магистрали было запланировано ещё во времена царской России, и имеет огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение. Северо-Сибирская магистраль (Севсиб) продолжит БАМ от Усть-Илимска до Нижневартовска и станет составной частью будущей Северо-Российской Евразийской магистрали – второго широтного национального и международного транспортного коридора между европейской и азиатской частью России, а также между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (см. рис. 2) [30].

Северо-Российская Евразийская трансконтинентальная магистраль пройдет через регионы России, отличающиеся высокой концентрацией топливно-энергетических, минерально-сырьевых и лесных ресурсов. Северный широтный транспортно-промышленный пояс (СШ ТПП) создаст принципиально иную ситуацию для развития страны, совершенно новые возможности для позиционирования России в мире. При этом не только будет резко усилен общий промышленный потенциал страны, но он охватит новые обширные территории, создаст благоприятные условия для их хозяйственного освоения. СШ ТПП станет опорным для продвижения хозяйственной жизни на север страны к новым месторождениям, к Северному Ледовитому океану с природными богатствами, сконцентрированными в Арктическом шельфе.

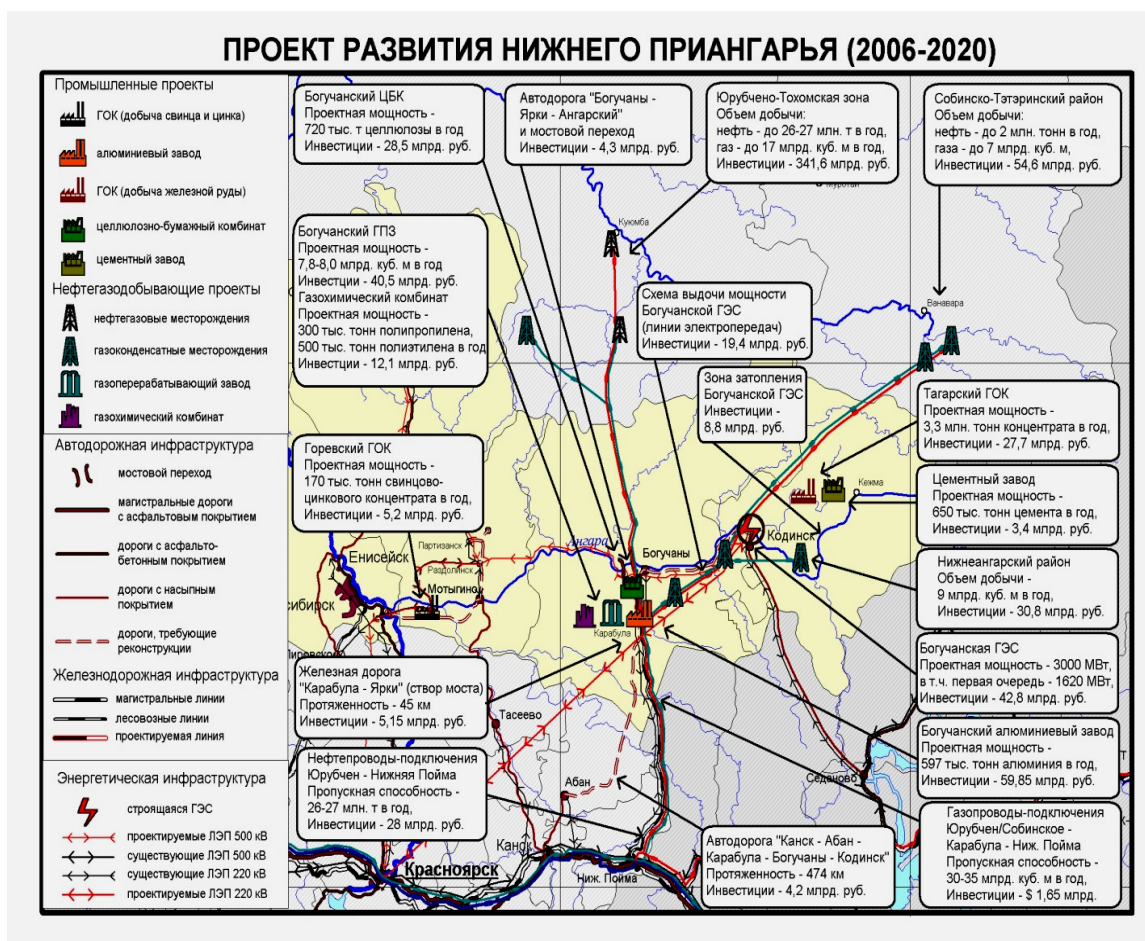
В СШ ТПП будут сформированы интегрированные промышленно-транспортные зоны (ИПТЗ), развитие которых будет осуществляться на принципах государственно-частного партнерства с участием, наряду с государственными структурами, крупных коммерческих предприятий и транснациональных корпораций [30, 43].

Строительство Северо-Сибирской магистрали составляет один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России, оно обеспечивает [30]:

- выход на запад БАМу и создает условия для хозяйственного освоения северных территорий Сибири и зоны БАМ, включая Якутию;
- переключение с Транссиба на Севсиб перевозок традиционных массовых грузов, в том числе угля из Кузбасса и Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса;
- превращение Транссиба в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и интермодальных перевозок грузов в контейнерах, что позволит увеличить российский экспорт транспортных услуг и реализовать транзитный потенциал страны в системе Евразийских МТК.

Стратегия социально-экономического развития Красноярского края на период до 2030 года включает Программу комплексного развития Нижнего Приангарья, предусматривающую освоение нефтегазовых и газоконденсатных месторождений, развитие добычи железной руды и цветных металлов, введение в эксплуатацию горно-обогатительных комбинатов, газоперерабатывающего завода, химического комбината, развитие производства на алюминиевом заводе и целлюлозно-бумажном комбинате (см. рис. 3) [30].

Реализация проектов развития экономики Нижнего Приангарья требует крупных инвестиций, оцениваемых на период до 2030 года в 4,98 млрд. долл. США, что возможно осуществить только на принципах государственно-частного партнерства с привлечением заинтересованных инвесторов и инвестиций бизнес-партнеров под гарантии государства.



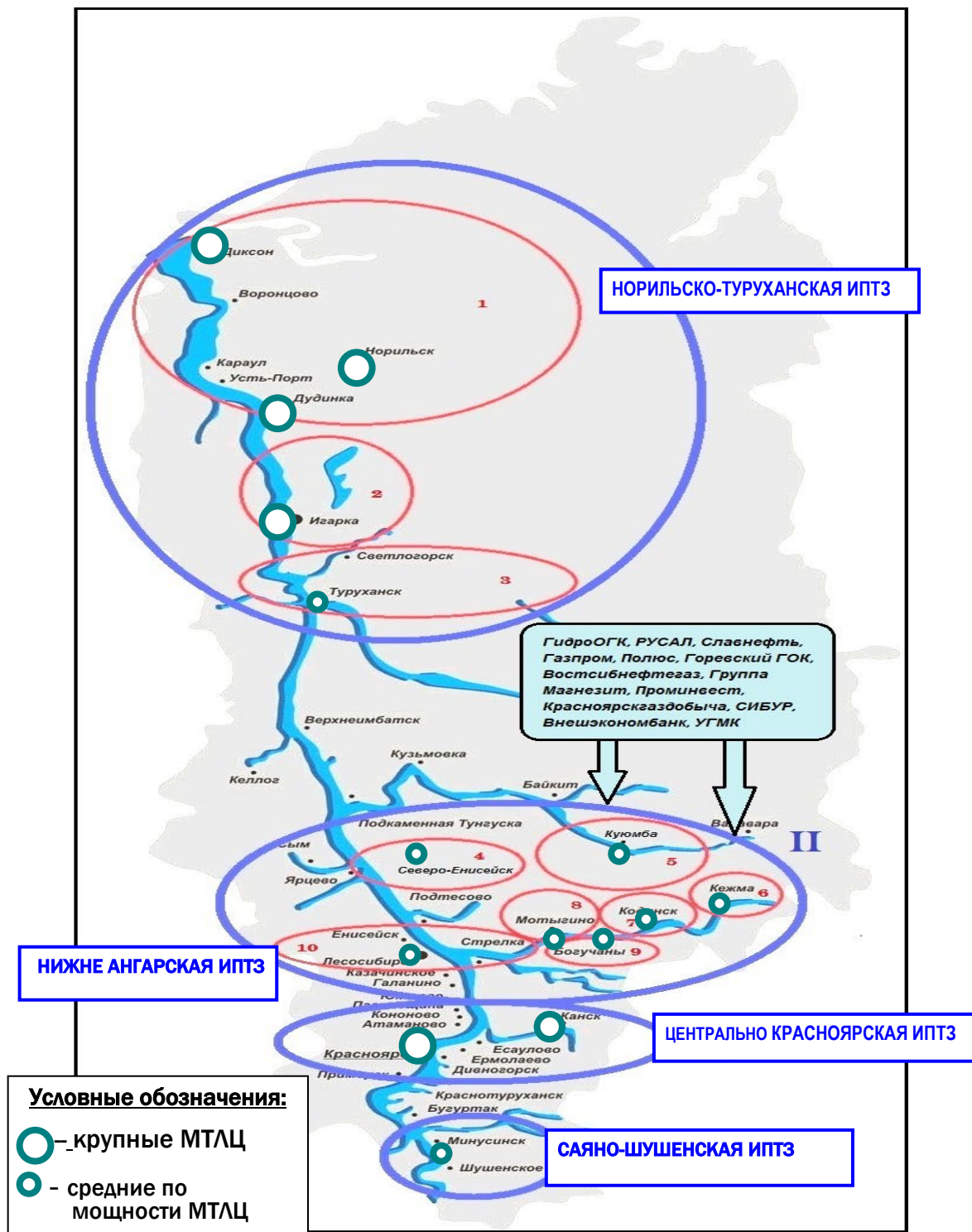
**Рис. 3. Проект комплексного развития Нижнего Приангарья (1-й этап)**

Применение механизма государственно-частного партнерства является одним из условий формирования и успешного функционирования кластерных моделей интеграции участников и партнеров по бизнесу.

Проведенный авторами статьи детальный анализ применения кластерных моделей в отечественной и зарубежной экономике, как стратегического направления повышения конкурентоспособности промышленных предприятий, отраслей производства и регионов страны, позволил обосновать целесообразность применения моделей индустриально-логистических кластеров в химической и других отраслях промышленности как наиболее эффективной и инновационно-ориентированной организационно-правовой формы интеграции малых и средних предприятий вокруг компаний-лидеров, составляющих ядро кластера и обеспечивающих на основе интеграции, инноваций и согласования экономических интересов партнеров по бизнесу получение максимального синергетического эффекта.

Исходя из намечаемого в рамках реализации проекта развития Нижнего Приангарья комплекса мероприятий по развитию промышленного производства, считаем целесообразным создание на территории региона 7-ми Индустриально-логистических кластеров (ИЛК): Богучанский; Лесосибирский; Мотыгинский; Кодаинский; Кежемский; Куломбский и Северо-Енисейский. В Норильско-Туруханской интегрированной промышленно-транспортной зоне предложено сформировать три Индустриально-логистических кластера: Норильский, Игарский и Туруханский ИЛК.

На рис. 4 представлена предлагаемая принципиальная схема формирования на территории Красноярского края интегрированных промышленно-транспортных зон (ИПТЗ), индустриально-логистических кластеров (ИЛК) и опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) [30].



*Рис. 4. Принципиальная схема формирования на территории Красноярского края интегрированных промышленно-транспортных зон (ИПТЗ), индустриально-логистических кластеров (ИЛК) и мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ)*

На примере Богучанского энерго-металлургического, лесопромышленного и газохимического Индустриально-логистического кластера разработана организационно-функциональная структура ИЛК, представленная на рис. 5 [30, 42].



**Рис. 5. Организационно-функциональная структура Богучанского энерго-металлургического, лесопромышленного и газо-химического Индустриально-Логистического кластера (ИЛК)**

Для управления функционированием и развитием ИЛК, обеспечения координации и взаимодействия, согласования экономических интересов участников и партнеров ИЛК

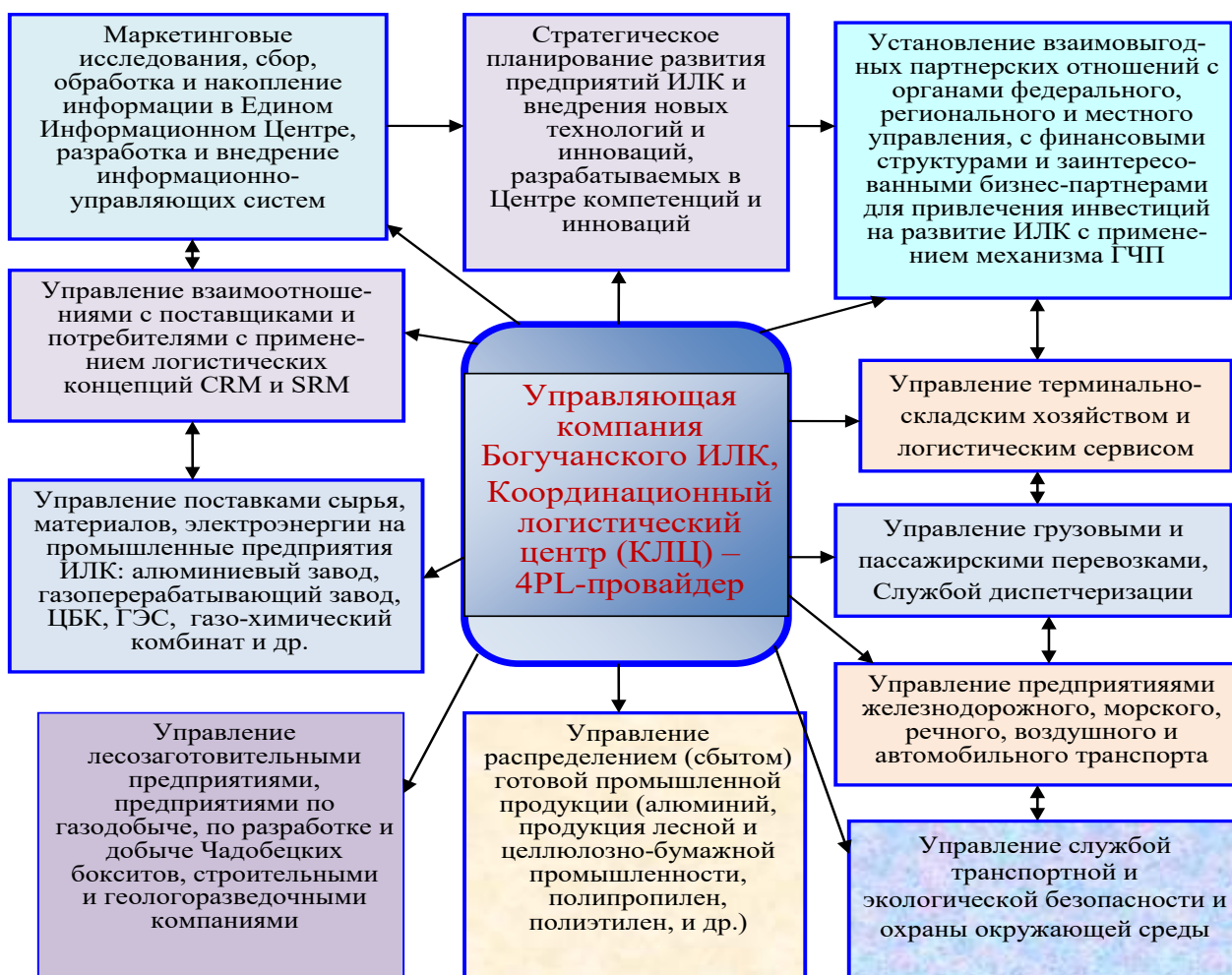
предлагается создать Управляющую компанию Богучанского ИЛК в статусе 3 PL-провайдера и Координационный логистический центр (КЛЦ) – системного интегратора в статусе 4 PL-провайдера.

В составе Координационного логистического центра предлагается формирование следующих структурных подразделений:

- Управление грузовыми и пассажирскими перевозками, служба диспетчеризации.
- Управление взаимоотношениями с поставщиками и потребителями.
- Управление терминально-складским хозяйством и логистическим сервисом.
- Департамент управления промышленными предприятиями.
- Единый Информационный центр.
- Центр компетенций и инноваций.
- Департамент стратегического планирования и привлечения инвестиций.
- Служба транспортной и экологической безопасности, охраны окружающей среды.

Создание КЛЦ с такой многопрофильной структурой подразделений требует привлечения специалистов высокой квалификации, способных реализовать свои управленческие и координирующие функции.

На рис. 6 представлена Логико-информационная модель бизнес-процессов управления функционированием и развитием Богучанского ИЛК [30, 42].



**Рис. 6. Логико-информационная модель управления бизнес-процессами функционирования Богучанского ИЛК с участием КЛЦ в статусе 4 PL-провайдера**

Реализация стратегии социально-экономического развития Красноярского края предусматривает ускорение строительства Северо-Сибирской магистрали, вовлечение в

эксплуатацию богатейших природных ресурсов края, развитие логистической инфраструктуры, формирование опорной сети из 15 МТЛЦ и индустриально-логистических кластеров (ИЛК) в Норильско-Туруханском районе (3 ИЛК) и Нижнем Приангарье (7 ИЛК).

Строительство Северо-Сибирской магистрали включено в Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года. Участие в реализации проекта по сооружению Севсиба предусмотрено и в Стратегии социально-экономического развития Красноярского края в связи с открывающимися возможностями освоения богатейших природных ресурсов Нижнего Приангарья.

Стоимость строительства Северо-Сибирской магистрали, общей протяженностью 2002 км, оценивается в 10 млрд. долл. США. Реализовать столь масштабный и дорогостоящий проект возможно только на принципах государственно-частного партнерства с привлечением всех заинтересованных сторон.

Конечный полезный эффект от развития транспорта, особенно в районах нового освоения, не сводится только к сокращению народнохозяйственных затрат на перевозку грузов и пассажиров. Он проявляется как внутри транспортной системы, так и практически во всех других отраслях народного хозяйства и включает в себя эффект от освоения новых территорий и их природных ресурсов, становления региональной экономики, развития социальной инфраструктуры и, в конечном итоге, приводит к увеличению внутреннего валового продукта (ВВП) и национального дохода страны.

Целесообразность транспортного строительства в районах нового хозяйственного освоения может быть обоснована только с позиций потребностей народного хозяйства и общегосударственных интересов в целом. Поэтому в районах нового освоения эффективность развития транспорта должна определяться исходя из экономического единства всех отраслей хозяйства, включая транспорт. Это обеспечивает полноту определения конечных результатов регионального производства, позволяет осуществить комплексный подход к оценке эффективности функционирования транспорта региона как относительно самостоятельного структурного подразделения народного хозяйства.

Транспорт при этом рассматривается как составная часть народнохозяйственного комплекса региона, а его эффективность оценивается как по внутриотраслевым показателям, так и в составе комплекса в целом через показатель совокупного интегрального экономического эффекта от совместного функционирования и развития транспорта и отраслей основного производства региона.

Под совокупным интегральным эффектом от развития транспорта и отраслей основного производства в регионе понимается разность между интегральным (накопительным) приростом конечного полезного эффекта, который будет получен в результате развития регионального народнохозяйственного комплекса, и суммарными капитальными вложениями, вызвавшими этот прирост за оцениваемый период времени [49]:

Интегральный экономический эффект на основе показателя прироста прибыли определяется по формуле [49]:

$$I_{\text{нх}}^{\text{рк}} = \sum_{t=1}^{t=T} \sum_{j \in M} \Delta \mathcal{E}_{jt}^{\text{рк}} - \sum_{t=(1-L)}^{t=(T-L)} \sum_{j \in M} K_{jt}^{\text{рк}},$$

$$I_{\text{нх}}^{\text{рк}} = \sum_{t=1}^{t=T} \sum_{j \in M} \Delta \Pi_{jt}^{\text{рк}} - \sum_{t=(1-L)}^{t=(T-L)} \sum_{j \in M} K_{jt}^{\text{рк}},$$

где:  $\sum_{j \in M} \Delta \Pi_{jt}^{\text{рк}}$  — прирост прибыли от развития производства и транспорта в t-м году;

$j \in M$  — отрасли, входящие в региональный народнохозяйственный комплекс;

$T$  — период, за который оценивается эффект;

$L$  — лаг капитальных вложений;

$\sum_{j \in M} K_{jt}^{\text{рк}}$  — суммарные капитальные вложения в развитие производства и транспорта

региона в t-м году.

Проведенные в 80-х годах XX века расчёты по оценке эффективности транспортного и промышленного освоения Тюменской области с применением показателя Интегрального экономического эффекта показали высокую народнохозяйственную эффективность нового транспортного строительства и формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), что и было подтверждено со временем – страна жила и в значительной степени живёт и сейчас за счёт вложенных в своё время высоких инвестиций в новое транспортное строительство и развитие ЗСНГК [48-49].

В таблице 1 приводится расчёт Интегрального экономического эффекта от вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов Нижнего Приангарья в связи со строительством Северо-Сибирской магистрали. Прибыль от вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов определялась в мировых ценах на соответствующие ресурсы за вычетом текущих затрат [30, 42].

Проведенные предварительные расчеты по оценке социально-экономической эффективности вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов региона подтвердили экономическую целесообразность реализации программы комплексного развития Нижнего Приангарья на основе реализации проекта строительства Северо-Сибирской магистрали, создания опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров и формирования индустриально-логистических кластеров.

Интегральный экономический эффект, рассчитанный на основе показателя прироста прибыли накопительным итогом за 15-летний период за вычетом

Интегральный экономический эффект, рассчитанный на основе показателя прироста прибыли накопительным итогом за 15-летний период за вычетом инвестиций в развитие производства и транспорта региона, включая инвестиции на строительство Северо-Сибирской магистрали, по предварительной оценке, составит 184,42 млрд. долл. США:

$$I = 199,4 - (10 + 4,98) = 184,42 \text{ млрд. долл. США}$$

Для получения такого крупного экономического эффекта потребуются, разумеется, значительные единовременные затраты в развитие отраслей производства и транспорта региона, оцениваемые в 14,98 млрд. долл. США, но величина интегрального эффекта за 10 лет почти в пять раз перекроет затраты, а за 15-летний период превысит их более чем в 10 раз.

Основной эффект от осуществления комплекса мероприятий по развитию транспортной системы Красноярского края будет проявляться в других отраслях производства и в народном хозяйстве страны в целом. При опережающем развитии региональной транспортной системы и достижении пропорциональности в уровнях и темпах роста основных отраслей производства и транспорта будет получен максимальный экономический эффект от их совместного функционирования.

Главной задачей транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы транспортной системы. Это в полной мере относится и к транспортному обеспечению вновь формируемых ИПТЗ и индустриально-логистических кластеров (ИЛК), как рыночно-ориентированных прототипов региональных народнохозяйственных комплексов. Вовлечение в хозяйственный оборот природных ресурсов в районах нового освоения требует осуществления больших работ по созданию транспортной сети, способной регулярно и круглогодично доставлять в осваиваемые районы материалы, оборудование, товары народного потребления и вывозить сырье и готовую продукцию.

В нашей стране создана мощная материально-техническая база транспорта, накоплен большой опыт хозяйственного освоения районов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, что является реальной предпосылкой успешного решения задач по транспортному обеспечению формирования, развития и функционирования интегрированных промышленно-транспортных зон и индустриально-логистических кластеров, создаваемых в районах нового хозяйственного освоения Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока.

**Расчёт интегрального экономического эффекта от вовлечения  
в эксплуатацию природных ресурсов до 2030 г.**

Полезные ископаемые, минерально- сырьевые и лесные ресурсы	Прибыль от вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов по годам, млрд. долл. США				Интегральный прирост прибыли от вовлечения в эксплуатацию природных ресурсов в 2015-2030 годах, млрд. долл. США
	2015 г	2020 г.	2025 г.	2030 г.	
Каменный уголь	1,72	3,09	6,18	9,27	51,8
Железная руда	-	9,12	18,24	27,68	101,28
Марганцевые руды,	-	0,032	0,064	0,112	0,4
Бокситы,	0,176	0,264	0,4	0,6	2,83
Свинец	0,992	1,336	1,912	2,856	11,91
Цинк	0,376	0,496	0,736	0,96	4,15
Сурьма	-	0,048	0,072	0,104	0,29
Ниобий	-	0,328	0,504	1	2,9
Золото	0,024	0,048	0,072	0,12	0,65
Магнезит	-	0,006	0,009	0,011	0,03
Тальк	-	0,008	0,016	0,024	0,09
Нефть	-	2,56	4,25	6,14	19,19
Природный газ	-	0,112	0,176	0,28	0,82
Древесина	0,216	0,304	0,432	0,728	3,06
<b>Всего:</b>	<b>3,504</b>	<b>17,824</b>	<b>33,064</b>	<b>49,896</b>	<b>199,4</b>

**Заключение.** Реализация мощного промышленного и транспортного потенциала регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока на базе формирования системы национальных и международных транспортных коридоров, создания интегрированных производственно-транспортных зон, обладающих развитой сетью путей сообщения и транспортно-логистической инфраструктурой, станет важным этапом в обеспечении подъема экономики и повышении уровня жизни населения в нашей стране, явится объективной предпосылкой возвращения России статуса мирового лидера и достойного партнера в международном сообществе государств.

### Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-6 (в редакции распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р).
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
3. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспортировка и доставка грузов: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990, – 279 с.
4. Войнаренко М.П. Кластерные модели объединения предприятий в Украине / М.П. Войнаренко // Экономическое возрождение России. – 2007. – № 2 (12). – С. 75–86.
5. Гончаренко С.С. России необходима стратегия мирового лидерства

(Транспортная стратегия в судьбе России). – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2004. – 64 с.

6. Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России // Вестник Евразийского транспортного союза. – 2005. – вып. 1. – С. 37-50.

7. Гончаренко С.С., Прокофьева Т.А., Есикова Т.Н. Международные транспортные коридоры и механизм управления развитием Крайнего Севера и Сибири // Вестник транспорта. – 2017. – № 8. – С. 2-9.

8. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.

9. Логистика – ресурс повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России, его интеграции в евроазиатскую транспортную систему // Сб. докладов круглого стола в рамках Международной конференции и выставки «Freight Russia– 2005». / Под общей и научной ред. д.э.н., проф. В.И. Сергеева и д.э.н. Т.А. Прокофьевой. – М.: Изд. ГУ – ВШЭ, 2005. – 171 с.

10. Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер; пер. с англ. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.

11. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистика: Учебно-методический комплекс. / Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев. – М.: Изд-во РАГС. 2010. – 420 с.

12. Прокофьева Т.А., Кородюк И.С. Проблемы формирования интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока. Сб. научн. тр. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – С. 12-30.

13. Прокофьева Т.А. Логистический подход к реализации транспортной стратегии России: региональный аспект // Логистика сегодня. – 2004. – № 1. – С. 36-47.

14. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Формат государственно-частного партнерства, как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров. // Логистика и управления цепями поставок. – 2010. – № 01, февраль. – С. 7-24.

15. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Архарова Е.И. Арктика. Стратегия освоения и развития. Проблемы развития международного транспортного коридора «Северный морской путь» // Деловой ритм Поволжья. – 2011 (ноябрь). – С. 20-26.

16. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Александрова Е.А. Государственно-частное партнерство как форма долгосрочного сотрудничества государственного и частного секторов при реализации проектов создания логистических центров. Деловой ритм Поволжья. – 2011 (ноябрь). – С. 28-34.

17. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Роль логистики в транспортном комплексе России // Деловой ритм Поволжья. – 2011. – декабрь.

18. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: состояние вопроса, проблемы и перспективы // Логистика сегодня. – 2012. – № 1.

19. 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.

20. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 302 с.

21. Прокофьева Т.А., Хаиров Б.Г. Логистические кластеры в экономике России: Монография / Под общей редакцией д.э.н., профессора Т.А. Прокофьевой. – М.: ОАО «ИТКОР», 2016. – 418 с.

22. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Региональные транспортно-логистические системы: стратегическое планирование и управление функционированием и развитием: Монография / Под общей редакцией д.э.н., профессора Т.А. Прокофьевой. – М.: ОАО «ИТКОР», 2016. – 630 с.

23. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А., Клименко В.В. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока / Инновационные и экономические особенности укрепления государственности России в XXI веке: коллективная монография / под общей редакцией Н.А. Адамова. – М.: ЭКЦ «Профессор», 2016. – 290 с. (глава в монографии) С.154-172.
24. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Формирование системы национальных и международных транспортных коридоров как фактор развития и интеграции регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока в мировую хозяйственную систему (с. 69-85) / Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI международной научной конференции; в 2-х ч. / под ред. А.В. Семенова, Н.Г. Малышева, Ю.С. Руденко. М.: изд. ЧОУВО «МУ им. С.Ю. Витте», Ч. 1. 2015. – 524 с.
25. Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 128 с.
26. Прокофьева Т.А., Элларян 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. (глава в монографии) С. 144-159.
27. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С., Семёнов Н.Н., Элларян А.С. Стратегическая доктрина развития транспорта и формирования интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока: Монография / Под общей редакцией д.э.н., профессора Т.А. Прокофьевой. – М.: ОАО «ИТКОР», 2020. – 260 с.
28. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Региональные транспортно-логистические системы: стратегическое планирование и управление функционированием и развитием: монография / под общей редакцией проф. Прокофьевой Т.А. М.: ОАО «ИТКОР», 2016. – 630 с.
29. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А., Клименко В.В. Разработка стратегии развития транспорта и формирования индустриально-логистических кластеров на территории Красноярского края (Глава в монографии. – С. 112-125). Пути укрепления государственной и финансовой системы России: возможности и перспективы: Коллективная монография / под общей редакцией Н.А. Адамова. – М.: ЭКЦ «Профессор», 2016. – 254 с.
30. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Строительство Северо-Сибирской магистрали – один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России (с. 99-110). Россия в современном мире: экономическая оценка: Коллективная монография / под общей редакцией Н.А. Адамова. – М.: ЭКЦ «Профессор», 2017. – 212 с.
31. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С., Есикова Т.Н. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока – стратегическое направление инновационного развития России в XXI веке // Конъюнктура товарных рынков и логистика. – 2008. – № 4. – С. 29-33.
32. Прокофьева Т.А. Создание логистических центров и интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока / В книге DR-LOG 2009 «Логистика и управление цепями поставок: современные тенденции в Германии и России» / Под ред. проф. Д.А. Иванова и проф. У. Майнберга. – Берлин: Издательство Cuvillier, ISBN. 2009 – С. 218-228.
33. Прокофьева Т.А. Стратегическая доктрина создания опорной сети логистических центров и формирования интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока / В кн.: Стратегические направления долгосрочного развития транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока. Коллективная монография. /Под

науч. ред. Васильева С.Н., Гончаренко С.С., Персианова В.А. и др. – Иркутск: ИрГУПС, 2009. – С. 284-291.

34. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С., Сергеев В.И. Формирование национальных и международных транспортных коридоров в регионах Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Логистика сегодня. – 2011. – № 5. – С. 228-242.

35. Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе Евроазиатских МТК // Деловой ритм Поволжья, июнь, 2011. С. 38-49.

36. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: состояние вопроса, проблемы и перспективы. / Сб. статей научно-практической конференции «Современные технологии управления логистической инфраструктурой» (25 октября 2011 г.) / под ред. В.И. Сергеева. М.: Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг – Москва, 2011. – С. 80-104.

37. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Архарова Е.И. Арктика. Стратегия освоения и развития. Проблемы развития международного транспортного коридора «Северный морской путь» // Деловой ритм Поволжья, 2011 (ноябрь). С. 20-26.

38. Прокофьева Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских международных транспортных коридоров. / Сб. материалов III Международной научно-практической конференции: «Евразийское пространство: приоритеты социально-экономического развития». 12 апреля 2013 г. – М.: Изд. Центр ЕАОИ, 2013. – 404 с.

39. Прокофьева Т.А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров. / Сб. научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции «Логистика и экономика ресурсоэнергосбережения в промышленности» (МНПК «ЛЭРЭП-7-2013»). – 27-29 ноября 2013 г. (Ярославль). – Саратов: Саратовский ГТУ им. Ю.А. Гагарина. – С. 199-204.

40. Прокофьева Т.А. Управление развитием логистической инфраструктуры для реализации внешнеторгового и транзитного потенциала России в системе Евроазиатских международных транспортных коридоров. / Сб. научных трудов по материалам VIII международной научно-практической конференции «Логистика и экономика ресурсоэнергосбережения в промышленности ЛЭРЭП-8- 19-20 ноября 2014 г. (г. Москва) – Саратов: Саратовский ГТУ им. Ю.А. Гагарина 2014. – С.257-262.

41. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Инновации транспорта. – 2015. – № 4 (22). – С. 35-40.

42. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А., Клименко В.В. Разработка стратегии развития транспорта и формирования опорной сети логистических центров и индустриально-логистических кластеров на территории Красноярского края // Конъюнктура товарных рынков. Маркетинг и логистика. – 2016. – № 2.

43. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока (с. 40-49). Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016) – Management of Large-scale System Development (MLSD-2016): труды девятой международной конф. (03-05 октября 2016 г.), Ин-т проблем управления им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук. Под общей научной ред. С.Н. Васильева и А.Д. Цвиркуна. Т. № 1. – М.: ИПУ РАН, 2016. 430 С.

44. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского севера, Сибири и Дальнего

Востока (с. 540-552) / Сб. трудов Международной научно-практической конференции «Транспортные системы: тенденции развития», 26–27 сентября 2016 года (Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Development Trends in Transport Systems» (TranSysTrends) МИИТ, September, 26–27, 2016) / Под общей редакцией д.т.н., профессора Б.А. Лёвина, председателя оргкомитета конференции. – М.: МИИТ, 2016. – 900 с.

45. Прокофьева Т.А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры национальных и международных транспортных коридоров (с. 196-222) – в Сб. Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: Сб. научных трудов VII Международной научной конференция (18 апреля 2017 г.) [Текст]: в 2 частях/ под научной ред. В.И. Сергеева; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». — М.: Изд. «Эс-Си-Эм Консалтинг», 2017. – 200 экз. – Ч.1. – 392 с.

46. Прокофьева Т.А., Резер С.М., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

47. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России (с. 134 – 154) / Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Финансовая стратегия предприятий в условиях нестабильности экономики». 28 марта 2019 г. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ИТКОР), Академия менеджмента и бизнес-администрирования, Издательский дом «Экономика и жизнь». Под ред. профессора Якутина Ю.В. – М.: АНО «Академия менеджмента и бизнес-администрирования», 2019. – 220с.

48. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. «Управление развитием логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе Евроазиатских МТК и интенсивного экономического роста регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока» // Вестник транспорта. – 2019. – № 6. – С. 8-18.

49. Прокофьева Т.А., Роздобудько Н.К. Эффективность развития транспорта в районах нового освоения. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

50. Прокофьева Т.А., Элларян А.С. «Кластерные модели интеграции логистических операторов с партнерами по бизнесу» // Вестник транспорта. – 2019. – № 12. – С. 2-9.

51. Сибирь и Дальний Восток в долгосрочном развитии интегрированной транспортной инфраструктуры Евразии: коллективная монография / под научной ред. С.Н. Васильева, А.П. Хоменко, С.С. Гончаренко, В.И. Сулова, В.А. Персианова, Т.А. Прокофьевой, С.Н. Епифанцева, А.А. Краснощека, Ю.В. Каштанова, Т.Н. Есиковой; ИРГУПС, ИПУ РАН, ИЭОПП СО РАН. – Москва, Иркутск, Новосибирск, 2011. – 623 с.

## Reference

1. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Approved by the order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-6 (as amended by the order of the Government of the Russian Federation of June 11, 2014 No. 1032-r).

2. Bowersox Donald J., Kloss David J. Logistics: an integrated supply chain. 2nd ed. / Per. from English. – М.: CJSC "Olymp-Business", 2005. – 640 p.

3. Benson D., Whitehead J. Transportation and delivery of goods: Per. from English. – М.: Transport, 1990, – 279 p.

4. Voinarenko M.P. Cluster models of enterprise merger in Ukraine / M.P. Voinarenko // Economic Revival of Russia. – 2007. – No. 2 (12). – P. 75–86.

5. Goncharenko S.S. Russia needs a strategy of world leadership (Transport strategy in the fate of Russia). - Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2004. – 64 p.

6. Goncharenko S.S. International transport corridors and national security of Russia // Bulletin of the Euro-Asian transport community. – 2005. – issue. 1. – P. 37-50.

7. Goncharenko S.S., Prokofieva T.A., Esikova T.N. International transport corridors and a mechanism for managing the development of the Far North and Siberia // Transport Bulletin. –

2017. – No. 8. – P. 2-9.

8. Korodyuk I.S., Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Regional transport and logistics systems: Problems of formation and development. – Irkutsk: Publishing house BSUEP, 2003. – 328 p.

9. Logistics – a resource for the competitiveness of the transport complex of Russia, its integration into the Eurasian transport system // Coll. reports at the conference and round forum "Freight transport Russia – 2005". / Under the general and scientific ed. Doctor of Economics, prof. IN AND. Sergeeva and Doctor of Economics T.A. Prokofieva. – M.: Ed. State University - Higher School of Economics, 2005. – 171 p.

10. Porter, M. International competition / M. Porter; per. from English. – M.: International relations, 1993. – 896 p.

11. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Logistics: Educational-methodical complex. / T.A. Prokofiev, V.I. Sergeev. – M.: Publishing house of RAGS. 2010. – 420 p.

12. Prokofieva T.A., Korodyuk I.S. Problems of the formation of integrated transport and logistics systems in the regions of Siberia and the Far East. Sat. scientific. tr. – Irkutsk: BSUEP Publishing House, 2003. – P. 12-30.

13. Prokofieva T.A. Logistic approach to the implementation of the transport strategy of Russia: a regional aspect // Logistics today. – 2004. – No. 1. – P. 36-47.

14. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. The format of public-private partnership as a method of implementing investment projects for creating transport and logistics centers. // Logistics and supply chain management. – 2010. – No. 01, February. – P. 7-24.

15. Prokofieva T.A., Sergeev V.I., Arkharova E.I. Arctic. Assimilation and development strategy. Problems of the development of the international transport corridor "Northern Sea Route" // Business rhythm of the Volga region. – 2011 (November). – P. 20-26.

16. Prokofieva T.A., Sergeev V.I., Alexandrova E.A. Public-private partnership as a long-term cooperation between the public and private sectors in the implementation of projects to create logistics centers. Business rhythm of the Volga region. – 2011 (November). – P. 28-34.

17. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. The role of logistics in the transport complex of Russia // Business rhythm of the Volga region. – 2011. – December.

18. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Development of logistics infrastructure in the transport complex of Russia: state of the art, problems and prospects // Logistics today. – 2012. – No. 1.

19. Prokofieva T.A., Klimenko V.V. Methodological aspects of building a cluster model of a region of transport and logistics infrastructure // Logistics and supply chain management. – 2011. – No. 6. – P. 31-41.

20. Prokofieva T.A., Adamov N.A. Development strategy of logistics infrastructure in the transport complex of Russia. M.: Publishing House "Economic newspaper", 2011. – 302 p.

21. Prokofieva T.A., Khairov B.G. Logistic clusters in the Russian economy: Monograph / Under the general editorship of Doctor of Economics, Professor T.A. Prokofieva. – M.: JSC "ITKOR", 2016. – 418 p.

22. Prokofieva T.A., Klimenko V.V. Regional transport and logistics systems: strategic planning and management of operation and development: Monograph / Under the general editorship of Doctor of Economics, Professor T.A. Prokofieva. – M.: JSC "ITKOR", 2016. – 630 p.

23. Prokofieva T.A., Adamov N.A., Klimenko V.V. Development of logistics infrastructure – the direction of realizing the transit potential of Russia in the system of Eurasian ITCs and the intensive economic growth of the European North, Siberia and the Far East / Innovative and economic features of strengthening the statehood of Russia in the XXI century: collective monograph / edited by N.A. Adamova. – M.: EKTs "Professor", 2016. – 290 p. (chapter in the monograph). – P. 154-172.

24. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. Modern problems of using sea areas and coastal zones: materials of the XI international scientific research system of national and international transport corridors as a factor in the development of regions of the European North, Siberia and the Far East in the world economic system (pp. 69-85) / Modern problems of using the potential of sea areas and coastal zones: materials of the XI international scientific conference; in 2 hours / ed.

- A.V. Semenova, N.G. Malysheva, Yu.S. Rudenko. M.: ed. CHOUVO "MU im. S.Yu. Witte", Ch. 1. 2015. – 524 p.
25. Prokofieva T.A. Logistic infrastructure of international transport corridors. Cluster approach to management of operations and development. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 128 p.
26. 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. – M.: Research Institute of Goods Movement and Wholesale Market Conditions, 2014. – 248 p. (chapter in the monograph). – P. 144-159).
27. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S., Semyonov N.N., Ellaryan A.S. Strategic doctrine for the development of transport and the formation of integrated transport and logistics systems in the regions of the European North, Siberia and the Far East: Monograph / Under the general editorship of Doctor of Economics, Professor T.A. Prokofieva. - M.: JSC "ITKOR", 2020. – 260 p.
28. Prokofieva T.A., Klimenko V.V. Regional transport and logistics systems: strategic planning and management of operation and development: monograph / edited by prof. Prokofieva T.A. M.: JSC "ITKOR", 2016. – 630 p.
29. Prokofieva T.A., Adamov N.A., Klimenko V.V. Development of a transport development strategy and the formation of industrial and logistics clusters in the Krasnoyarsk Territory (Chapter in the monograph). – P. 112-125. Ways to Strengthen the State and Financial System of Russia: Opportunities and Prospects: Collective Monograph / edited by N.A. Adamova. - M.: EKTs "Professor", 2016. – 254 p.
30. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. The construction of the North-Siberian Railway is one of the main priorities for the development of the transport system of Siberia and the Russian economy (p. 99-110). Russia in the modern world: economic assessment: Collective monograph / edited by N.A. Adamova. – M.: EKTs "Professor", 2017. – 212 p.
31. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S., Esikova T.N. Transport and industrial development of Siberia and the Far East – a strategic direction of innovative development of Russia in the XXI century // Conjunction of commodity markets and logistics. – 2008. – No. 4. – P. 29-33.
32. Prokofieva T.A. Creation of logistics centers and integrated transport and logistics systems in the regions of Siberia and the Far East / In the book DR-LOG 2009 "Logistics and supply chain management: current trends in Germany and Russia" / Ed. prof. YES. Ivanova and prof. W. Meinberg. - Berlin: Cuvillier Publishing House, ISBN. 2009 – P. 218-228.
33. Prokofieva T.A. Strategic doctrine of creating a backbone network of logistics centers and the formation of integrated transport and logistics systems in the regions of Siberia and the Far East / In the book: Strategic directions for the long-term development of transport infrastructure in Siberia and the Far East. Collective monograph. / Under scientific. ed. Vasilyeva S.N., Goncharenko S.S., Persianova V.A. and others - Irkutsk: IrGUPS, 2009. – P. 284-291.
34. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S., Sergeev V.I. Formation of national and international transport corridors in the regions of the European North, Siberia and the Far East // Logistics today. – 2011. – No. 5. – P. 228-242.
35. Prokofieva T.A. Development of transport and logistics infrastructure in the Asian part of Russia is a strategic direction for realizing the country's transit potential in the system of Eurasian ITC // Business rhythm of the Volga region, June, 2011. – P. 38-49.
36. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Development of logistics infrastructure in the transport complex of Russia: state of the art, problems and prospects. / Sat. articles of the scientific-practical conference "Modern technologies for managing the logistics infrastructure" (October 25, 2011) / ed. IN AND. Sergeeva. M.: Publishing house of SS-Em Consulting - Moscow, 2011. – P. 80-104.
37. Prokofieva T.A., Sergeev V.I., Arkharova E.I. Arctic. Assimilation and development strategy. Problems of the development of the international transport corridor "Northern Sea Route" // Business rhythm of the Volga region, 2011 (November). – P. 20-26.
38. Prokofieva T.A. The development of transport and logistics infrastructure is a strategic direction for the implementation of the transit potential of Russia in the system of Euro-Asian

international transport corridors. / Sat. materials of the III International scientific and practical conference: "Eurasian space: priorities of socio-economic development." April 12. – M.: Ed. Center of EAOI, 2013. – 404 p.

39. Prokofieva T.A. Cluster approach to managing the development of the logistics infrastructure of the Euro-Asian international transport corridors. / Sat. scientific papers based on the materials of the International Scientific and Practical Conference "Logistics and Economics of Resource and Energy Saving in Industry" (ISPC "LEREP-7-2013"). – November 27-29, 2013 (Yaroslavl). – Saratov: Saratov State Technical University named after Yu.A. Gagarin. – P. 199-204.

40. Prokofieva T.A. Management of the development of logistics infrastructure for the implementation of foreign trade and transit potential in the system of Euro-Asian international transport corridors. / Sat. scientific papers based on the materials of the VIII International Scientific and Practical Conference "Logistics and Economics of Resource and Energy Saving in Industry LEREP-8. –19-20 November 2014 (Moscow). – Saratov: Saratov State Technical University named after Yu.A. Gagarin 2014. – P. 257-262.

41. Prokofieva T.A. Development of logistics infrastructure - the direction of realizing the transit potential of Russia in the system of Eurasian ITCs and the intensive economic growth of the European North, Siberia and the Far East // Transport Innovations. – 2015. – No. 4 (22). – P. 35-40.

42. Prokofieva T.A., Adamov N.A., Klimenko V.V. Development of a transport development strategy and the formation of a backbone network of logistics centers and industrial and logistics clusters in the Krasnoyarsk Territory // Conjunction of commodity markets. Marketing and logistics. – 2016. – No. 2.

43. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. The development of logistics infrastructure is the direction of realizing the transit potential of Russia in the system of Eurasian ITC and intensive economic growth of the European North, Siberia and the Far East (p. 40-49). Management of large-scale systems development (MLSD'2016) - Management of large-scale systems development (MLSD-2016): proceedings of the ninth international conference. (03-05 October 2016), Institute of Management Problems. V.A. Trapeznikova Ros. acad. sciences. Under the general scientific ed. S.N. Vasiliev and A.D. Zvirkun. T. No. 1. – Moscow: IPU RAN, 2016. – 430 p.

44. Prokofieva T.A. Development of logistics infrastructure – the direction of realizing the transit potential of Russia in the system of Eurasian ITC and intensive economic growth of the European North, Siberia and the Far East (p. 540-552) / Sat. labor scientific-practical conference "Transport systems: development trends", September 26-27, 2016 (Materials of the international scientific-practical conference "Transport systems development trends" (TranSysTrends) MIIT, September 26-27, 2016) / Edited by Dr. of technical sciences, professor B.A. Lyovina, chairman of the organizing committee of the conference. – M.: MIIT, 2016. – 900 p.

45. Prokofieva T.A. Cluster approach to the management of logistic national and international transport corridors (pp. 196-222) – in Sat. Prospects for the development of logistics and supply chain management: Sat. scientific papers of the VII International Scientific Conference (April 18, 2017) [Text]: in 2 parts / under scientific ed. IN AND. Sergeeva; National Research University Higher School of Economics. – M.: Ed. "CS-Em Consulting", 2017. – 200 copies. – Part 1. – 392 p.

46. Prokofieva T.A., Reser S.M., Goncharenko S.S. International corridors: problems of formation and development. – M.: VINITI RAS. 2010. – 312 p.

47. Prokofieva T.A. Development of the logistics infrastructure of the economy of the Asian ITCs - a strategic direction for the implementation of the transit potential and intensive economic growth of Russia (pp. 134-154) / Collection of reports of the III nest scientific-practical conference "Financial strategy of enterprises in the economic economy". March 28, 2019 Financial University under the Government of the Russian Federation, Institute for Research on Goods Movement and Wholesale Market Conditions (ITKOR), Academy of Management and Business Administration, Publishing House "Economics and Life". Ed. Professor Yakutin Yu.V. – M.: ANO Academy of Management and Business Administration, 2019. – 220p.

48. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. "Management of the development of logistics infrastructure is a strategic direction for realizing the transit potential of Russia in the system of economic growth of the European North, Siberia and the Far East" // Transport Bulletin. – 2019. – No. 6. – P. 8-18.

49. Prokofieva T.A., Rozdobudko N.K. Efficiency of transport development in areas of new development. – M.: Transport, 1986. – 208 p.

50. Prokofieva T.A., Ellaryan A.S. "Cluster models of integration of logistics operators in business" // Transport Bulletin. – 2019. – No. 12. – P. 2-9.

51. Siberia and the Far East in the long-term integrated development of the transport infrastructure of Eurasia: a collective monograph / under the scientific ed. S.N. Vasilieva, A.P. Khomenko, S.S. Goncharenko, V.I. Suslova, V.A. Persianova, T.A. Prokofieva, S.N. Epifantseva, A.A. Krasnoshcheka, Yu.V. Kashtanova, T.N. Esikova; IrGUPS, IPU RAS, IEIE SB RAS. – Moscow, Irkutsk, Novosibirsk, 2011. – 623 p.