

ФОРМИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ТУРИСТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ КЛАСТЕРНОГО РАЗВИТИЯ (НА ПРИМЕРЕ СЕВАСТОПОЛЯ)

Тимиргалеева Р. Р.

Доктор экон. наук, профессор
Севастопольский государственный университет
г. Севастополь, Российская Федерация
renatimir@gmail.com

Аннотация. В статье выявлены ключевые барьеры функционирования транспортно-логистической системы, включая сезонный дисбаланс, слабую цифровизацию и отсутствие единого координационного механизма. Предложена структурно-функциональная модель, объединяющая ресурсную базу, институциональную среду, управленческие процессы и систему обратной связи. Дополнительно разработана комплексная система индикаторов устойчивости, сгруппированная по экономическим, экологическим и социальным критериям и обоснованная на основе международных стандартов и стратегических документов Российской Федерации. Доказано, что внедрение предложенной модели способно повысить эффективность использования инфраструктуры, снизить экологическую и социальную нагрузку, а также укрепить конкурентоспособность туристского кластера Севастополя. Модель носит трансферный характер и может быть адаптирована для других курортных и историко-культурных регионов России с аналогичной территориальной спецификой.

Ключевые слова:

транспортно-логистическое обслуживание, устойчивое развитие туризма, туристский кластер, системный анализ, овертуризм, индикаторы устойчивости

Современное развитие туристской отрасли все более ориентировано на принципы устойчивости, интеграции и территориальной концентрации ресурсов. В условиях роста туристских потоков, особенно в сезонных и географически ограниченных регионах, таких как Севастополь, возникает острая необходимость в создании эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, способной обеспечивать бесперебойное, экологически и социально ответственное обслуживание туристов. Одновременно активно развивается кластерный подход, предполагающий кооперацию между транспортными, гостиничными, экскурсионными, муниципальными и логистическими субъектами. Однако в российской научной и практической среде недостаточно разработаны системные модели, интегрирующие устойчивое развитие, логистическую эффективность и кластерную кооперацию в сфере туризма, особенно на уровне отдельных территорий. Это обуславливает высокую актуальность исследования, направленного на формирование устойчивой транспортно-логистической модели туристской деятельности в условиях кластерного развития на примере Севастополя.

Несмотря на значительный туристский потенциал Севастополя, его транспортно-логистическая система функционирует фрагментарно: наблюдается дисбаланс между сезонным спросом и пропускной способностью инфраструктуры, слабая координация между участниками туристской экосистемы, недостаточная цифровизация логистических процессов и отсутствие единой стратегии устойчивого развития. Существующие модели транспортного обслуживания ориентированы преимущественно на краткосрочную загрузку, а не на долгосрочную устойчивость (экономическую, экологическую, социальную). В этих условиях кластерный подход, потенциально способный обеспечить синергетический эффект, не реализуется в полной мере из-за отсутствия системной транспортно-логистической модели, учитывающей специфику региона и принципы устойчивого развития. Таким образом, проблема заключается в отсутствии научно обоснованной и практически реализуемой модели транспортно-логистического обеспечения туризма, интегрированной в кластерную структуру и ориентированной на устойчивость.

Целью исследования является разработка и обоснование устойчивой транспортно-логистической модели туристской деятельности, интегрированной в кластерную структуру и адаптированной к территориальным условиям Севастополя.

Учитывая междисциплинарный характер проблемы исследования, рассмотрим ее с позиции различных аспектов. Так, кластерный подход в туризме рассмотрен в источниках [1], [7], [9], [12], [13], [16]. Их анализ показал, что авторами широко обсуждаются концептуальные основы туристских кластеров, их роль в устойчивом развитии и территориальной интеграции, но не хватает операционализации. Есть примеры (в т.ч. по Крыму и Севастополю [13], [16]), но отсутствует четкая модель взаимодействия субъектов транспортно-логистического блока внутри кластера. Не определены конкретные функции, зоны ответственности и механизмы координации между транспортными, гостиничными, экскурсионными и муниципальными участниками. В рамках кластерного подхода остается открытым вопрос формирования структуры взаимодействия участников транспортно-логистического сегмента в рамках туристского кластера Севастополя.

Ряд вопросов транспортно-логистического обеспечения раскрыты в источниках [10], [11], [15]. Авторы представили общие положения, среди которых обоснована важность логистики в туризме, введены понятия «логистика туристской деятельности», «логистические цепочки». Однако отсутствуют системные модели, интегрирующие устойчивость (экологическая, социальная, экономическая) и кластерную организацию. В работах [11] и [15] затронуты ESG-аспекты и проектирование логистики, но без привязки к конкретной территориальной системе с сезонными нагрузками, как в Севастополе. В этой связи в рамках данного исследования возникает необходимость разработки структурно-функциональной модели транспортно-логистического обслуживания, отвечающей критериям устойчивого развития и адаптированную к условиям туристического кластера Севастополя. Авторы работ [2], [14] исследовали проблемы перегрузки и овертуризма только с позиции диагностики, зафиксировав негативные последствия концентрации туристов (инфраструктурная перегрузка, деградация среды, снижение качества сервиса). Однако не предложено комплексных логистических механизмов регулирования потоков (распределение по времени, маршрутам, видам транспорта) в рамках кластерного управления. Считаем необходимым для устранения данного пробела выяснить, какие инструменты транспортно-логистического регулирования могут снизить риски овертуризма и обеспечить баланс между спросом и пропускной способностью

инфраструктуры Севастополя. Вопросы межрегионального и сетевого взаимодействия представлены в источниках [3], [8], но их потенциал не реализован. Авторами подчеркивается значение сетевой интеграции и кооперации при создании туристских продуктов, но отсутствует методология встраивания локальных транспортно-логистических цепочек в межрегиональные маршруты (например, «Золотое кольцо Боспорского царства», круизные маршруты и др.). В рамках данного следует выявить механизмы интеграции локальной транспортно-логистической системы Севастополя в межрегиональные и международные туристские маршруты в рамках кластерной стратегии. Ряд авторов в своих публикациях [4], [5], [6] проводят оценку эффективности и анализ ресурсного потенциала. В указанных работах обсуждаются инновации, эффективность и конкурентные преимущества, но отсутствует единая система показателей, оценивающая устойчивость именно транспортно-логистического блока в составе туристского кластера (в т.ч. по критериям ESG). Отсутствует система индикаторов устойчивости транспортно-логистического обеспечения туризма, учитывающая экономические, экологические и социальные аспекты. Авторы источника [9] рассматривают проблему с позиции государственного регулирования, предлагая «кластерно-сетевую модель государственного управления», но не раскрывая конкретные инструменты, стимулирующие развитие транспортно-логистической инфраструктуры (субсидии, цифровые платформы, регулирование такси и общественного транспорта и др.). Здесь мы наблюдаем недостаток институциональной поддержки. Восполнить проблем может выявление механизмов государственного и муниципального регулирования, необходимых для поддержки устойчивой транспортно-логистической модели в кластере Севастополя.

Таким образом, несмотря на значительный объем исследований по кластерам, устойчивому развитию и логистике в туризме, не решена задача синтеза этих направлений в единую, территориально адаптированную и операционализированную модель, особенно в условиях сезонного, прибрежного города с ограниченной инфраструктурой. Данные аспекты определили направления настоящего исследования, которое позволит внести вклад в науку и практику, заполнив следующие пробелы: разработка интегрированной модели, объединяющей кластерную логику, принципы устойчивого развития и транспортно-логистическую функциональность; создание практико-ориентированного инструментария для Севастополя, применимого и в других аналогичных регионах РФ.

На основе проведенного анализа специфики туристской деятельности в Севастополе, предлагается структурная схема устойчивой транспортно-логистической модели туристской деятельности в условиях кластерного развития (рисунок 1).

Схема (рисунок 1) построена по принципу «входы – процессы – выходы – обратная связь» с учетом трех компонентов устойчивого развития и кластерной интеграции. Рассмотрим каждый из элементов модели детально (таблица 1).

Ключевыми особенностями модели являются кластерная интеграция, цифровая основа, триада устойчивости, адаптация к Севастополю, наличие обратной связи (таблица 2).

На основе принципов устойчивого развития (экономика–экология–социум) и специфики транспортно-логистического обеспечения туризма в кластерных условиях, предлагаю систему индикаторов устойчивости транспортно-логистической модели туристской деятельности, адаптированную для Севастополя.

Система включает три группы индикаторов, соответствующих трем «столпам» устойчивого развития, и содержит количественные

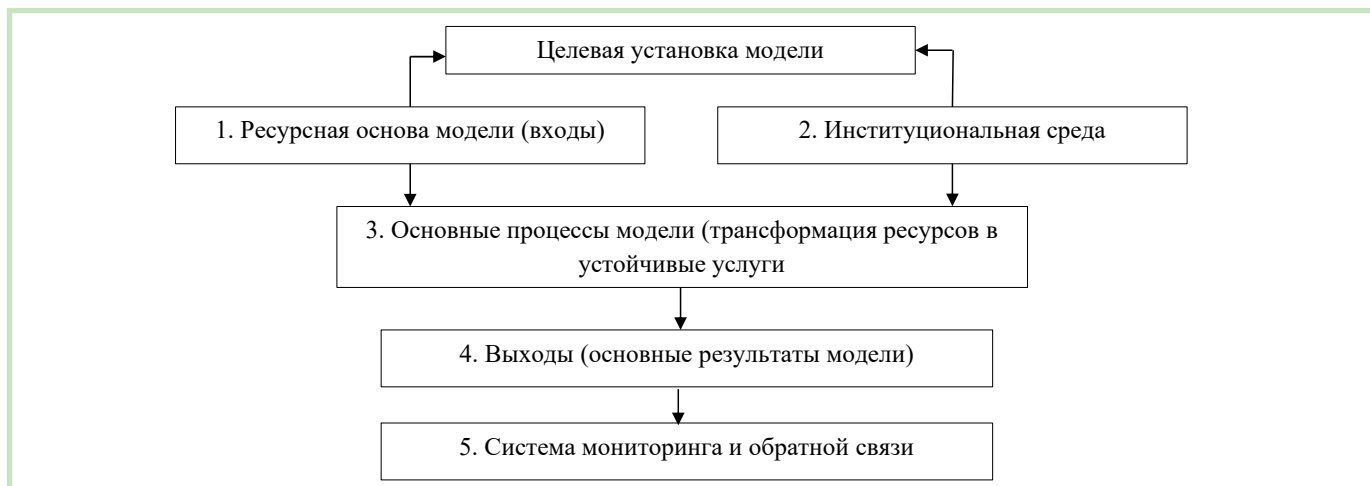


Рисунок 1 – Структурная схема модели «Устойчивая транспортно-логистическая модель туристской деятельности Севастополя в условиях кластерного развития»

Таблица 1 – Содержание блоков модели «Устойчивая транспортно-логистическая модель туристской деятельности Севастополя в условиях кластерного развития»

Блок модели	Составляющие элементы
Целевая установка модели – обеспечение устойчивого, эффективного и сбалансированного обслуживания туристских потоков за счет интеграции транспортно-логистической инфраструктуры в туристско-рекреационный кластер Севастополя	
Блок 1 «Ресурсная основа (входы)»	<ul style="list-style-type: none"> • транспортная инфраструктура • логистические ресурсы • туристские потоки
Блок 2 «Институциональная среда»	<ul style="list-style-type: none"> • кластерный совет /ассоциация • органы власти • нормативную базу и цифровые платформы
Блок 3 «Основные процессы модели»	<ul style="list-style-type: none"> • планирование и распределение потоков • оптимизация логистических цепочек • координация транспортных операторов • цифровизация сервисов • мониторинг нагрузки • реализация ESG-практик
Блок 4. «Выходы (результаты модели)»	<ul style="list-style-type: none"> • повышение качества сервиса • снижение заторов и выбросов • рост экономической эффективности • устойчивость к сезонным перегрузкам • укрепление конкурентоспособности
Блок 5 «Система мониторинга и обратной связи»	<ul style="list-style-type: none"> • индикаторы устойчивости (экономические, экологические, социальные) • Big Data, опросы, датчики • корректировка параметров модели

и качественные показатели, пригодные для мониторинга, оценки и корректировки модели.

Для применения системы целесообразно придерживаться следующих рекомендаций:

- 1) Базовый период устанавливается за 1–2 года до внедрения модели (например, при базовом 2024 г. оценить эффективность можно в 2026–2027 гг.).
- 2) Частота мониторинга для оперативных показателей (загрузка, удовлетворенность, трафик) – ежеквартально, для стратегических показателей (выбросы, рабочие места, доступность) – ежегодно.
- 3) Для агрегации можно рассчитать индекс устойчивости транспортно-логистической системы (ИУТЛС) как средневзвешенное значение по трем группам.

Таблица 2 – Ключевые особенности модели «Устойчивая транспортно-логистическая модель туристской деятельности Севастополя в условиях кластерного развития»

Ключевая особенность	Характеристика
Кластерная интеграция	Все участники – от перевозчиков до гидов и отельеров, включены в единую координационную структуру
Цифровая основа	Модель опирается на единые цифровые платформы для управления потоками и сервисами
Триада устойчивости	Каждый процесс оценивается по трем критериям: экономика, экология, социум
Адаптация к Севастополю	Модель учитывает особенности города, к которым относятся: полуостровное положение, высокая сезонность, военно-историческая специфика, ограниченные транспортные коридоры
Обратная связь	Модель динамически корректируется на основе мониторинга

4) Инструментами сбора данных могут быть открытые данные (Росстат, Комитет по туризму Севастополя), цифровые платформы (единый туристский портал, GIS), опросы, датчики и Big Data (навигационные приложения, транспортные карты).

Для более детального анализа предлагается расширенная система индикаторов устойчивости транспортно-логистической модели туристской деятельности (таблица 4). Система дополнена обоснованием выбора каждого показателя с опорой на международные стандарты (UNWTO, GSTC), российские стратегические документы и научные публикации.

Как видно из таблицы 4, выбор индикаторов обусловлен необходимостью соответствия международным стандартам устойчивого туризма (UNWTO, GSTC), национальной политике в сфере туризма и транспорта, а также специфике прибрежных туристских территорий с выраженной сезонностью. Предложенная система позволяет комплексно оценивать эффективность транспортно-логистической модели по трем измерениям устойчивого развития, обеспечивая баланс между экономической отдачей, экологической ответственностью и социальной гармонией.

Подводя итоги исследования, отметим, что актуальность проблемы обусловлена ростом туристских потоков в Севастополе, выраженной сезонностью, ограниченной пропускной способностью транспортной инфраструктуры и отсутствием системной координации между участниками туристской экосистемы. В этих условиях традиционные подходы к транспортно-логистическому обслуживанию не обеспечивают устойчивого развития отрасли. Решением является кластерный подход, который представляет собой наиболее перспективную основу для интеграции транспортных, логистических, гостиничных, экскурсионных и управленческих субъектов в единую функциональную систему. Это способствует появлению синергетического эффекта и повышению общей устойчивости туристской деятельности.

Предложенная структурная модель устойчивой транспортно-логистической системы объединяет ресурсную базу, институциональную среду, управленческие процессы, результаты и механизм обратной связи, что обеспечивает динамическую адаптацию к меняющимся условиям. Модель учитывает специфику Севастополя как прибрежного, историко-культурного и военно-патриотического центра с выраженной сезонной нагрузкой.

Предложенная система индикаторов устойчивости, сгруппированная по экономическим, экологическим и социальным критериям и обоснованная на основе международных стандартов (UNWTO, GSTC)

и российских стратегических документов, позволяет не только оценивать, но и управлять эффективностью транспортно-логистического обеспечения туризма.

Ключевыми условиями реализации модели являются:

- создание кластерного координационного органа (например, ассоциации или АНО);
- развитие цифровой платформы единого туристского сервиса;
- внедрение «зеленых» транспортных решений;
- поддержка локальных операторов и вовлечение местного сообщества.

Таблица 3 – Система индикаторов устойчивости транспортно-логистической модели туристской деятельности (на примере Севастополя)

Наименование индикатора	Единица измерения	Источник данных	Целевой ориентир
1. Экономическая устойчивость			
1.1. Доля доходов участников кластера от интегрированных транспортно-туристских услуг	% от общего дохода	Опросы бизнеса, налоговая отчетность	рост
1.2. Средняя продолжительность пребывания туриста, использующего кластерные транспортные сервисы	сутки	Опросы, данные гостиниц, билеты	рост
1.3. Загрузка транспортных мощностей в межсезонье	% от пиковой загрузки	Транспортные предприятия, GIS-аналитика	рост
1.4. Снижение издержек участников кластера на логистику (благодаря координации)	% к базовому уровню	Бухгалтерская отчетность	снижение
1.5. Количество новых рабочих мест в сфере транспортно-логистического обслуживания туризма	чел.	Росстат, ЦЗН Севастополя	рост
2. Экологическая устойчивость			
2.1. Удельный объем вредных выбросов на одного туриста при перемещении по городу	кг CO ₂ /турист/день	Расчеты по видам транспорта, данные мониторинга	снижение
2.2. Доля экологичного транспорта в туристском кластере (электробусы, велопрокат, пешеходные маршруты)	% от общего объема перевозок	Отчеты перевозчиков, муниципалитета	рост
2.3. Снижение транспортных заторов в туристических зонах в сезон	% снижения времени простоя	Данные навигационных приложений	снижение
2.4. Площадь зон с ограничением автотранспорта (пешеходные, «зеленые» зоны)	га	Администрация Севастополя	рост
2.5. Уровень шумового загрязнения в рекреационных зонах	дБ	Росприроднадзор, экомониторинг	снижение
3. Социальная устойчивость			
3.1. Удовлетворенность туристов качеством транспортно-логистического сервиса	баллы (1–10)	Анонимные опросы, онлайн-рейтинги	рост
3.2. Удовлетворенность местных жителей интенсивностью туристского трафика	баллы (1–5)	Социологические опросы	рост
3.3. Доступность туристской инфраструктуры для маломобильных групп населения	% объектов с безбарьерным доступом	Инспекции, отчеты	рост
3.4. Доля локальных перевозчиков и логистических операторов в кластере	% от общего числа участников	Реестр кластера	рост
3.5. Количество совместных мероприятий кластера с участием местного сообщества	ед./год	Организаторы, СМИ	рост

Таблица 4 – Расширенная система индикаторов устойчивости транспортно-логистической модели туристской деятельности

Индикатор	Обоснование
1. Экономическая устойчивость	
1.1 Доля доходов участников кластера от интегрированных транспортно-туристских услуг	Отражает степень экономической интеграции и синергии внутри кластера. Соответствует принципу «local economic benefit» из критериев Global Sustainable Tourism Council (GSTC-D) (GSTC, 2023). В российском контексте – ключевой показатель эффективности кластерной политики (Стратегия развития внутреннего туризма в РФ до 2035 г., утв. Распоряжением Правительства РФ от 29.12.2023 № 4123-р)
1.2 Средняя продолжительность пребывания туриста, использующего кластерные транспортные сервисы	Прямой индикатор экономической отдачи и качества сервиса. Чем дольше турист остается – тем выше расходы. Рекомендован UNWTO как базовый показатель устойчивого туризма (UNWTO, Measuring Sustainable Tourism, 2019)
1.3 Загрузка транспортных мощностей в межсезонье	Показатель сезонной устойчивости и эффективного использования инфраструктуры. Упомянуется в Федеральном проекте «Развитие внутреннего туризма» (Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства») как задача – «снижение сезонности»
1.4 Снижение издержек участников кластера на логистику	Отражает эффект кооперации в кластере. Подтверждается исследованиями по синергии в туристских кластерах
1.5 Количество новых рабочих мест в сфере транспортно-логистического обслуживания туризма	Соответствует цели социально-экономического развития регионов. Указан в Стратегии социально-экономического развития Севастополя до 2030 г. и GSTC (критерий GSTC-B1: «поддержка местной занятости»)
2. Экологическая устойчивость	
2.1 Удельный объем вредных выбросов на одного туриста при перемещении по городу	Ключевой индикатор углеродного следа туризма. Прямо рекомендован UNWTO и Европейской комиссией (European Commission, Sustainable Transport Indicators, 2020). Используется в индексах устойчивого туризма (например, Tourism Carbon Index)
2.2 Доля экологичного транспорта в туристском кластере	Соответствует принципу «low-impact transport» GSTC (GSTC-C3) и национальной политике РФ по «зеленой» трансформации (Концепция перехода к устойчивому развитию до 2030 г., утв. МЭР РФ)
2.3 Снижение транспортных заторов в туристических зонах в сезон	Показатель функциональной устойчивости городской среды. Упомянуется в исследованиях по «овертуризму» (Биттер Н. В. и др., 2024) и в документах ОЭСР по управлению туристскими потоками (OECD, Overtourism, 2018)
2.4 Площадь зон с ограничением автотранспорта	Соответствует принципу «slow tourism» и политике «car-free zones», продвигаемой UNWTO и ICLEI (международной ассоциацией устойчивых городов)
2.5 Уровень шумового загрязнения в рекреационных зонах	Важный, но редко учитываемый аспект экологического комфорта. Рекомендован ВОЗ и упоминается в методиках GSTC как часть «сохранения качества окружающей среды» (GSTC-C1)
3. Социальная устойчивость	
3.1 Удовлетворенность туристов качеством транспортно-логистического сервиса	Базовый показатель качества туристского опыта. Включен в UNWTO Toolkit on Measuring Sustainable Tourism (2019) и в методику Tourism Satisfaction Index (TSI)
3.2 Удовлетворенность местных жителей интенсивностью туристского трафика	Отражает социальную устойчивость и риск «овертуризма». Прямой индикатор из GSTC-A3 («минимизация негативного влияния на местные сообщества») и исследований Алтайского края (Биттер Н. В. и др., 2024)
3.3 Доступность туристской инфраструктуры для маломобильных групп населения	Соответствует принципам инклюзивного туризма, закрепленным в Стратегии развития туризма РФ и UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities. Указан в GSTC-B2 как обязательный критерий
3.4 Доля локальных перевозчиков и логистических операторов в кластере	Обеспечивает локальную экономическую устойчивость и предотвращает «утечку» доходов. Ключевой принцип GSTC-D1 и Федерального закона № 231-ФЗ «Об основах туристской деятельности» (ст. 4 – поддержка отечественных туристских товаров)
3.5 Количество совместных мероприятий кластера с участием местного сообщества	Показатель социальной интеграции и доверия. Рекомендован UNWTO в рамках «community-based tourism» и поддерживается Концепцией развития гражданского общества в РФ

Реализация предложенной модели способна снизить риски овертуризма, повысить экономическую отдачу от туристских потоков, уменьшить экологическую нагрузку и укрепить социальную устойчивость, что соответствует целям национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» и стратегии устойчивого развития Севастополя.

Список источников

1. Бескорвайная Н. С., Панченко Д. А. Кластерный подход в развитии туризма: пространственный аспект. Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2024;(2):40–48. <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.2.5>.
2. Биттер Н. В., Мацюра Е. С., Быкова В. А. Современный овертуризм: региональные особенности, влияние на устойчивое развитие туристских территорий Алтайского края // Экономика и управление: теория и практика, 2024, Т. 10. № 1. С. 23–28.
3. Ермакова, Ж. А. Организационные аспекты межрегионального взаимодействия в рамках формирования, продвижения и реализации туристских продуктов [Электронный ресурс] / Ж. А. Ермакова, И. Л. Полякова // Интеллект. Инновации. Инвестиции, 2024. – № 4. – С. 26–36.
4. Индустрия туризма и сервиса: состояние, проблемы, эффективность, инновации: сборник статей по материалам IX Международной научно-практической конференции (28 апреля 2022 г.). – Н. Новгород: Мининский университет, 2022. – 259 с.
5. Инновационные аспекты развития сервиса и туризма: материалы XII Международной научно-практической конференции. – Ставрополь: АГРУС Ставропольского гос. аграрного ун-та, 2024. – 148 с.
6. Кирильчук С. П., Наливайченко Е. В. Методологические подходы к оценке ресурсного потенциала отрасли в регионе: конкурентные преимущества // Современная конкуренция. 2025. Т. 19. № 1. С. 108–121. DOI: 10.37791/2687-0657-2025-19-1-108-121.
7. Кицис В. М., Елисеева А. В. Опыт зарубежных стран развития туристских кластеров // Экономические исследования и разработки: научно-исследовательский электронный журнал. – 2020. – № 6(24). – С. 68–73.
8. Леденева Е. О. Теоретические основы интеграции в туристической сфере // Современный взгляд на проблемы экономики и менеджмента. / Сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. № 6, г. Уфа, – НН: ИЦРОН, 2019. 25 с.
9. Лихарева Т. С., Оборин М. С. Формирование элементов кластерно-сетевой модели государственного управления и регулирования туристско-рекреационной сферой // Вестник экономики, права и социологии. 2025. № 1. С. 44–49. DOI: 10.24412/1998-5533-2025-1-44-49.
10. Лола Ибрагимовна Бабаева, Эркин Мамадалиевич Гуломхасанов. Логистика в туризме // Scientific progress. 2022. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logistika-v-turizme>.
11. Маркетинг и логистика в эпоху ESG-трансформации: монография / Т. В. Ибрагимхалилова, М. Н. Беспятая, С. П. Вакуленко [и др.]; под общей редакцией Т. В. Ибрагимхалиловой; Донецкий государственный университет, Экономический факультет, Кафедра маркетинга и логистики. – Донецк: ДонГУ, 2023. – 311 с.
12. Муканов А. Х., Сейдуалин Д. А., Муталиева Л. М. Зарубежный опыт формирования и развития туристских кластеров. Вестник университета «Туран». 2022. – (3):132–144. <https://doi.org/10.46914/1562-2959-2022-1-3-132-144>
13. Региональный туристско-рекреационный кластер как основа устойчивого функционирования и развития Республики Крым: автореферат дис. на соиск. уч. степ. кандидата экономических наук: специальность / Яновская Анна Анатольевна; [Место защиты: Белгород. гос. нац. исслед. ун-т]. – Белгород, 2019. – 22 с.
14. Устойчивое развитие регионов России в эпоху трансформационных процессов: сборник материалов Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участ. (Чебоксары, 17 июня 2024 г.) / гл. ред. Н. В. Морозова. – Чебоксары: Среда, 2024. – 292 с.
15. Тимиргалеева Р. Р. Проектирование логистики туристско-рекреационной деятельности в книге Менеджмент и маркетинг в сфере туризма, сервиса и гостеприимства [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2023. – Электрон. версия.
16. Эффективность формирования и развития туристских кластеров Севастополя и Крыма / Тимиргалеева Р. Р. // Естественно-гуманитарные исследования. 2023. № 3 (47). С. 230–234.