

DOI 10.22363/2313-2329-2019-27-2-375-385
УДК 339.924

Научная статья

Классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства

М.С. Комов

Российский университет транспорта
Российская Федерация, 127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

В современных условиях развития интеграционных процессов в мировой экономике особое значение придается транспортной сфере. Формирование единого транспортного пространства в регионах создает дополнительные возможности для экономического развития интегрирующихся стран. Вместе с тем в литературе уделено недостаточно внимания определению сущности единого транспортного пространства (ЕТП) и вопросам классификации интеграционных объединений по степени его развития, поэтому возникает необходимость в разработке такой классификации. В статье обоснована целесообразность классификации интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства. Разработана авторская формально-логическая классификация, в основе которой выделены четыре базовых типа ЕТП: транспортно-логистический – обеспечивает положительный мультипликатор интегрированного роста экономик для всех стран-участниц; инновационно-логистический и таможенно-логистический – вызывают поляризацию в действии мультипликатора интегрированного роста экономик (в частности, возможны как положительные, так и отрицательные темпы роста значений ВВП стран-участниц); индустриально-логистический – обеспечивает нулевой мультипликатор интегрированного роста экономик для всех стран-участниц. В заключении делается вывод о возможности унификации и гармонизации транспортного пространства в практике интеграционных объединений на основе разработанной классификации.

Ключевые слова: классификация; интеграция; единое транспортное пространство; интеграционное объединение

Введение

Активизация процессов экономической интеграции в международных масштабах характеризуется развитием феномена «многоэлементных соединений» территориально сопряженных государств. Речь идет об интеграционных объединениях, отличающихся процессами переплетения многих фаз деятельности, направленными на достижение эффекта вовлечения в хозяйственный оборот территорий других районов, стран или их групп. Действие эффекта создает мультипликатор интегрированного роста экономики, форми-

руемый мерой умножающего воздействия обратной положительной связи дополнительных транспортных связей на выходную величину ВВП интегрированных стран. Однако этот мультипликатор показывает максимальное количество рыночной стоимости (которую может создать дополнительно произведенный конечный товар или услуга) только в условиях единого транспортного пространства (Balassa, 1961; Naas, 1958; Lindberg, 1953; Wallace, 1990).

Учитывая, что темпы роста совокупных значений ВВП интеграционных объединений (включая Европейский союз, МЕРКОСУР и др.) по прогнозам замедлятся к 2024 г. до 3 % (при 3,8 % в 2018 г.), для современных исследователей характерен поиск резервов их прироста за счет единого транспортного пространства (ЕТП) (Григорьева, 2018; Satty M. Putt, 2018).

Существующий интерес объясняется тем, что создаются возможности для дополнительного роста производства товаров или услуг, каждая единица которых может создать новую рыночную стоимость. Однако процент прироста максимизируется в процессе эволюционных изменений единого транспортного пространства – от наиболее простых форм к более сложным (по определенному признаку или критерию) (Комов, 2018).

Обзор литературы

Изучением проблем функционирования единого транспортного пространства занимается достаточно широкий круг экономистов, таких как Е.А. Королева, Е.В. Филатова (Королева, 2017), О.Н. Деняк (Деняк, 2015), которые определяют развитие этого пространства, исходя из различных действий, направленных на уничтожение границ транспортного обеспечения для приращивания совокупных значений ВВП стран – участниц интеграционных объединений.

Например, О.Н. Деняк, Е.А. Королева, В.К. Андреев, С.В. Андреев, идентифицируют транспортное пространство как систему путей сообщения, применительно к которым технические действия в системах управления транспортом могут влиять на объемы экспорта и общую рыночную стоимость всех готовых товаров и услуг, произведенных на территории стран-участниц в течение года (Деняк, 2015; Королева, 2017; Андреев, 2017).

А.Н. Карачев определяет это пространство как технические сооружения и устройства для перемещения товаров и услуг, а также коммерческо-правовые инструменты, которые расширяют доступ национальных поставщиков на зарубежные рынки (Карачев, 2004).

Е.А. Королева, Е.В. Филатова (Королева, 2017), Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет (Lapidус, Мачерет, 2012), О.Н. Ларин (Ларин, 2017) рассматривают соответствующее пространство как транспортное обеспечение территориально сопряженных государств, которое создает основу для роста национальных экономик (за счет расширения и укрепления связей, вовлечения в хозяйственный оборот новых территорий). При этом Б.М. Лapidус и Д.А. Мачерет указывают на проблемы разработки оптимальных классификационных критериев в отношении единого транспортного пространства таких государств, учитывая целесообразность его разбивки в соответствии с особенно-

стями расширения и укрепления связей и эффектами мультипликации интегрированного роста экономик (Satty M. Putt, 2018).

Таким образом, предмет сознательного стремления исследователей – это процесс выработки научных знаний в отношении классифицирования интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства. В частности, И.И. Макашина и Е.В. Филатова отмечают, что хотя логика описания процессов унификации и гармонизации транспортного пространства в практике интеграционных объединений размыта и разнообразна, ее определяет эволюция взаимодействия стран-участников в направлении увеличения протяженности тех или иных транспортных объектов (технологических элементов) (Макашина, 2017).

Классификация единого транспортного пространства: базовые типы

Вопросы развития транспорта ежегодно вносятся в повестку обсуждения проблем всех интеграционных объединений. При этом отсутствие устойчивой классификации единого транспортного пространства не позволяет наилучшим образом описывать его, отражать современные трудности и использовать результаты в практических целях.

Таким образом, исследование целесообразно начать с классификации основных интеграционных объединений, в которых ЕТП в данный момент функционирует, а именно: Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), ЕС (в том числе Еврозона), Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС), субрегиональный торгово-экономический союз МЕРКОСУР, Сообщество развития Юга Африки (САДК), Южно-Азиатская ассоциация регионального сотрудничества (СААРК).

Деление такого пространства возможно по результатам эволюции, идентифицированным исходя из: 1) конечных явлений разнонаправленного усложнения среды взаимодействия государств-членов; 2) мультипликации интегрированного роста экономики (то есть основанием деления могут быть результативные темпы роста совокупных значений ВВП). Предложим авторскую формально-логическую классификацию интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства.

В основу классификации положены базовые типы единого транспортного пространства: 1) транспортно-логистический, обеспечивающий положительный мультипликатор интегрированного роста экономик для всех стран-участниц; 2) инновационно-логистический и таможенно-логистический, вызывающие поляризацию в действии мультипликатора интегрированного роста экономик (в частности, возможны как положительные, так и отрицательные темпы роста значений ВВП стран-участниц); 3) индустриально-логистический, обеспечивающий нулевой мультипликатор интегрированного роста экономик для всех стран-участниц (Satty M. Putt, 2018).

Транспортно-логистический тип ЕТП ориентирован на взаимодействие в сферах припортового хранения, сопровождения и доставки нефти и других

грузов, осуществляемое с целью прироста значений ВВП от устранения структурных диспропорций на транспорте. Данный тип пространства сформировался только в арабских государствах Персидского залива (характерен для ССАГПЗ). Так, с 2011 г. Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива инициировал расширение ЕТП ССАГПЗ за счет развития грузовых и пассажирских железнодорожных маршрутов (в частности, утвержден проект GCC Railway Network общей стоимостью 106,2 млрд долл. США). Вместе с тем активная реализация проектов, включая Makkah-Madina Railway Link и Emirates Railway Project (стоимостью 25,6 млрд долл. США), ведется преимущественно в ОАЭ. В то же время соответствующие проекты в Бахрейне, Омане, Саудовской Аравии и Кувейте находятся на стадии проектирования. Кроме того, в связи с действием меморандума по борьбе с терроризмом остановлено возведение железнодорожного моста Катар – Бахрейн и закольцовка железных дорог GCC Railway Network. Развитие единых автотранспортных и железнодорожных сетей ограничено климатическими особенностями (в том числе наличием сезона дождей). Таким образом, к базовым объектам транспортного пространства эти страны относят морские гавани (Satty M. Putt, 2018).

До 2014 г. единое морское транспортное пространство стран – участниц ССАГПЗ отличалось структурными диспропорциями в отношении: 1) производственных основных и вспомогательных подразделений, ориентированных на ограниченные группы специализированных судов; 2) тоннажной специфики, лимитируемой подходной способностью фарватера. Так, до 2014 г. среди всех портов ССАГПЗ безопасный подходной фарватер для супертанкеров до класса FSO и развитую производственную инфраструктуру имели только несколько портов. Ряд объектов морского транспортного пространства не были оборудованы контейнерными терминалами и терминалами для приема рефрижераторных контейнеровозов, контейнеровозов с негабаритными и опасными грузами.

С целью ликвидации диспропорций в 2014 г. было инициировано подписание меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве на уровне портовых администраций стран-участниц (исключая порты Катара в связи с санкциями в рамках меморандума по борьбе с терроризмом), а также согласованы технологическо-технические стандарты развития ЕТП в акваториях Персидского залива и Красного моря.

Инновационно-логистический тип ЕТП (характерен для АСЕАН) действует на основе официальных протоколов, разрешающих свободное перемещение приоритетных грузов. Такой тип ЕТП ориентирован на взаимодействие в сферах хранения, сопровождения и доставки грузов приоритетных отраслей, осуществляется с целью прироста ВВП от повышения конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики. Специфичным является то, что положительные темпы роста ВВП от использования ЕТП характерны для наиболее развитых государств – участниц АСЕАН, таких как Сингапур, Вьетнам, Индонезия и Таиланд (рис. 1). В остальных случаях использование ЕСП отрицательно влияет на результаты производственной деятельности отраслей страны-участника вследствие снижения конкурентоспособности продукции приоритетных отраслей.

Развитие единых автотранспортных и железнодорожных сетей ограничено спецификой географического положения АСЕАН и геологическими катаклизмами. Например, на Филиппинах всего 17 % асфальтированных дорог и только одна пассажирская железнодорожная линия Манила – Сан-Фернандо – Легаспи – Албай. Во Вьетнаме 19 % дорог имеют твердое асфальтовое покрытие, а магистралью грузовой сети является однопутный Ханой – Хошимин.

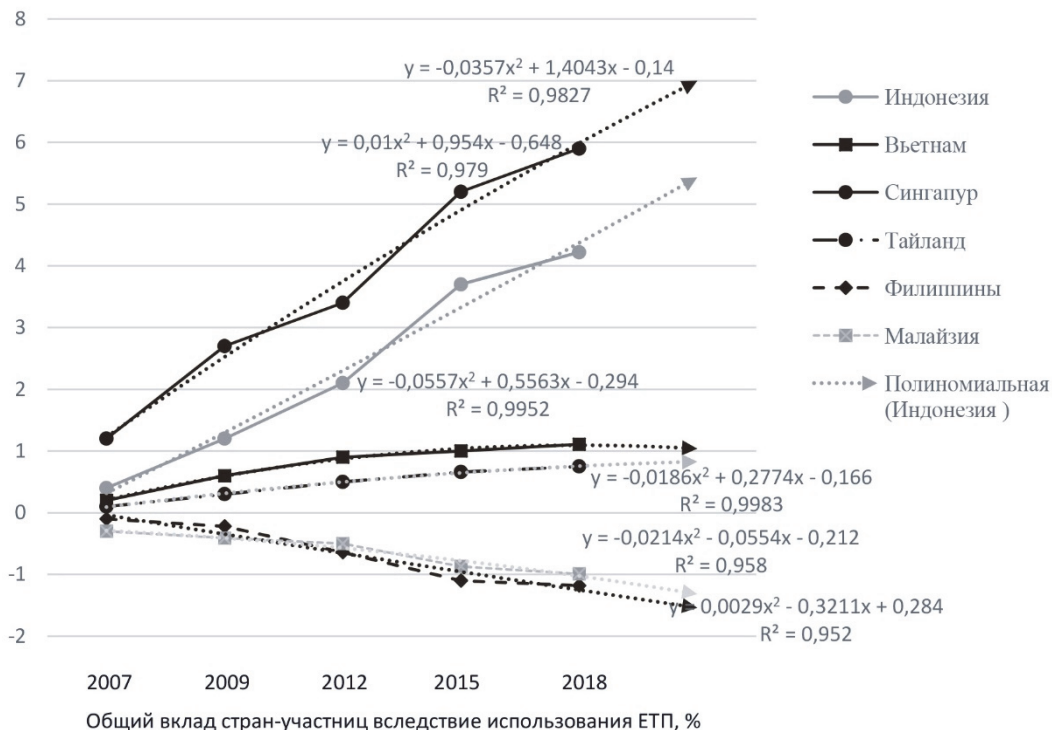


Рис. 1. Распределение мультипликации интегрированного роста экономики АСЕАН вследствие использования ЕТП*

[Figure. 1.] Distribution of animation of ASEAN integrated economic growth as a consequence of the use of a single transport space

Примечание. * – в связи с низким техническим оснащением в ЕТП не включены объекты Брунея, Камбоджи, Лаоса и Мьянмы.

Источник: разработано автором на основе (Satty M. Putt, 2018).

Так, на основе официальных протоколов Морского форума АСЕАН с 2007 г. созданы морские коридоры ЕТП Юго-Восточной Азии для перевозки приоритетных грузов, к которым отнесены отрасли электроники и электротехники, высокие технологии и другие, инновационность которых подтверждена агентствами по технологиям, науке и исследованиям стран-участниц (согласно правилам происхождения товаров, которые способствовали бы динамической торговле в АСЕАН). В рамках морских коридоров применяется частичная либерализация торгового режима (на основе Соглашения об общем эффективном преференциальном тарифе 1992 г.). В ЕТП задействованы грузовые терминалы морских гаваней: Сингапур, Кай Меп, Хошимин и Вунгтау (Вьетнам), Лаем Чабанг (Тайланд), Манила (Филиппины), Джакарта и Сурабая (Индонезия) (Satty M. Putt, 2018).

Таможенно-логистический тип ЕТП сформировался на основе стандартизированной системы законов, действующих во всех странах интеграционных объединений (характерен для ЕС и формируется в ЕАЭС). Такие ЕТП ориентированы на комплексное взаимодействие в сферах услуг, связанных с транспортным оформлением грузов, деятельностью транспортных компаний и складских комплексов, и предусматривают прирост ВВП от развития единой транспортной сети (в том числе от расширения доступа поставщиков транспортных услуг на новые рынки). Например, в ЕС ЕТП начало свое формирование с развития Трансевропейской транспортной сети (TEN), горизонтальной и вертикальной интеграции национальных транспортных систем (за счет диверсификации транспортных коридоров, формирования стыковых трансграничных участков транспортной сети и развития мультимодальных объектов) (Бондарев, 2017; Satty M. Putt, 2018). Характерными примерами являются: Евротоннель под Ла-Маншем (мультимодальный объект, соединяющий автомобильное и железнодорожное сообщение Англии и Франции); мосты и тоннели через проливы Большой Бельт (мультимодальный объект, соединяющий автомобильное и железнодорожное сообщение, острова Фюн и Зеландия, Дания); мост-тоннель Эресунн (мультимодальный объект, соединяющий автомобильное сообщение Дании и Швеции) и другие (Зуенко, 2016). Аналогичным образом сегодня развивается евразийская транспортная сеть, где базовое внимание уделяется диверсификации транспортных коридоров, обеспечивающих выход к морским портам (на Балтийском и Черном морях, Дальнем Востоке, в Персидском заливе), и формированию стыковых трансграничных участков транспортной сети (Зуенко, 2017; Баева, 2018).

Следует отметить, что ЕТП ЕС характеризуются более сложной экономической и правовой спецификой (в сравнении с формирующимся ЕТП ЕАЭС), поскольку интеграционное объединение построено на взаимодействии по принципу общего рынка и экономической конвергенции стран-участников. Вместе с тем специфика эксплуатации таможенно-логистических ЕТП одинакова. Такое пространство использует транспорт как носителя процесса интеграции. Он обеспечивает общее функционирование интеграционных объединений как взаимосвязанного целого. При этом автотранспортное пространство доступно для поставщиков транспортных услуг, однако формируется в рамках особых технических условий и режимов, что обеспечивает поляризованный эффект мультипликации интегрированного роста экономики (Комов, 2018).

Например, в ЕС действуют режимы внутреннего транзита «Дорожный союз» для Западных стран Евросоюза и режимы каботажных перевозок для более дешевых перевозчиков из Восточной Европы (регулируемые регламентом Европейского парламента и Совета ЕС № 1072/2009). В результате формируется поляризованное распределение мультипликации (рис. 2) (Satty M. Putt, 2018).

В ЕАЭС учет соответствующих эффектов не производился. Тем не менее в его ЕТП также предусмотрены программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками (зарегистрированными на территории одного из государств-членов) автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по

2025 г. (разделы IV–V программы, которой также предусмотрены режимы каботажных перевозок). В РФ режим каботажных перевозок станет доступным только после внесения изменений в ст. 7 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Индустриально-логистический тип ЕТП на данный момент характерен для ЭКОВАС, САДК, СААРК и МЕРКОСУР. Хотя пространства разнообразны по среде взаимодействия, они ориентированы на интеграцию промышленных и логистических сфер (от добычи или производства сырья до реализации готовой продукции) с целью прироста ВВП от индивидуального усиления позиций государств-участниц в формировании транспортной политики интеграционного объединения и использования экспорта транспортных услуг как источника доходов. Соответствующая индивидуализация целей приводит к внутренним конфликтам, многообразным административным и экономическим барьерам. Такая особенность не позволяет достигнуть прироста ВВП и целостности в эксплуатации транспортного пространства. Например, за 1995–2016 гг. 16 % введенных Аргентиной и 3 % введенных Бразилией, Парагваем и Уругваем антидемпинговых мер – это меры против стран – участниц МЕРКОСУР (Баева, 2018).

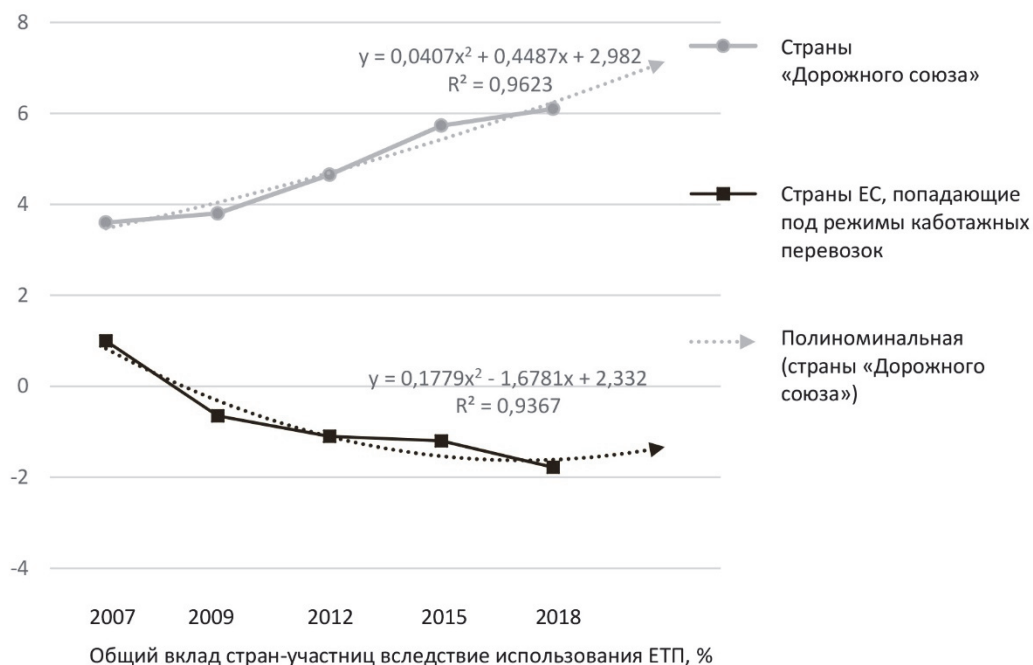


Рис.2. Распределение мультипликации интегрированного роста экономики ЕС вследствие использования ЕТП

[Figure 2. Distribution of the animation of the integrated growth of the EU economy as a result of the use of a single transport space]

Источник: разработано автором на основе (Satty M. Putt, 2018).

Этот тип ЕТП формируют интеграционные группировки государств со слабыми, неравномерными уровнями экономического развития. Таким образом, развитие транспортных объектов здесь минимально. Например, в ЭКОВАС

и САДК основу ЕТП составляют несколько трансконтинентальных магистралей, а именно: Транссахарская (соединяет Алжир и Лагос (Нигерия)) и Транссахельская (соединяет Дакар (Сенегал) и Нджаменой (Чад)), некоторые транс-африканские магистрали в стадии строительства (магистраль Лагос (Нигерия) – Момбаса (Кения), магистраль Лагос (Нигерия) – Нуакшот (Мавритания), Каир (Египет) – Габороне (Ботсвана)). Инициированы проекты по строительству железных дорог (Мали – Нигер, Того – Буркина-Фасо) и их объединению в единую сеть. Однако 80 % магистральных и железнодорожных проектов приостановлены в связи с политической нестабильностью в районах строительства и дефицитом транспортных средств. В МЕРКОСУР и СААРК входят страны, имеющие разные уровни экономического развития, закономерно, что и основа ЕТП развита слабо и неравномерно (Баева, 2018). Например, страны – участницы МЕРКОСУР не имеют автотранспортных сообщений (развиты только автомагистрали, шоссе и дороги местного значения). Венесуэла не имеет железнодорожной связи с соседней Бразилией (где отсутствует железнодорожный международный транспорт). В Уругвае железнодорожное сообщение развито слабо (60 % железнодорожных веток недействующие). В СААРК наименее развиты транспортные объекты в Непале, Бутане и Пакистане (страны имеют небольшое количество стыковых трансграничных участков транспортной сети). В Непале основная трасса Катманду – Покхара нуждается в капитальном ремонте, а в Бутане нет железных дорог и водных путей (основные перевозки осуществляются через дорожную сеть, которая группируется вокруг главной трассы Пхунчолинг – Трашиганге) (Satty M.Putt, 2018).

Заключение

На основе анализа транспортных систем крупнейших интеграционных союзов в статье разработана классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства, выделены его базовые типы: транспортно-логистический, инновационно-логистический, таможенно-логистический, индустриально-логистический. Она дает возможность унификации и гармонизации транспортного пространства в практике интеграционных объединений.

Список литературы

- Андреев В.К., Андреев С.В.* Перспективы и этапы формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС и СНГ // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. 2017. № 2 (11). С. 50–59.
- Баева М.А., Кнобель А.Ю., Зайцев Ю.К., Лощенко А.Н.* Влияние защитных мер в интеграционных объединениях на международную торговлю / Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. М.: Дело, 2018. 111 с.
- Бондарев И.И.* Трудности развития интеграционных объединений (на примере ЕАЭС и МЕРКОСУР) // Экономика, управление, финансы: материалы VII Междунар. науч. конф. (Краснодар, февраль 2017 г.). Краснодар: Новация, 2017. С. 14–17.

- Григорьева И. Мировой экономике грозит замедление: темпы ее роста снизятся до 3,2 %. 2018. URL: <https://iz.ru/795273/inna-grigoreva/mirovoi-ekonomike-grozit-zamedlenie-tempy-ee-rosta-sniziatsia-do-32> (дата обращения: 15.01.2019).
- Деняк О.А., Королева Е.А. Факторы развития региональных транспортных систем // Логистика: современные тенденции развития: материалы XIV Международной научно-практической конференции (9–10 апреля 2015 г.). СПб., 2015. С. 146–148.
- Зуенко И.Ю., Зубань С.В. Китай и ЕАЭС: динамика трансграничного движения товаров и будущее евразийской интеграции // Таможенная политика России на Дальнем востоке. 2017. № 2 (79). С. 5–24.
- Зуенко И.Ю., Зубань С.В. Трансконтинентальный транзит Азия – Европа // Мировая экономика и международные отношения. 2016. № 7 (60). С. 70–76.
- Карачев А.Н. Логистика размещения торговых предприятий: автореф. дис. канд. экон. наук. СПб., 2004. 20 с.
- Комов М.С. Роль транспорта в развитии региональных интеграционных процессов в мировой экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. 2018. № 8 (94). С. 192–199.
- Королева Е.А., Филатова Е.В. Транспортное пространство: сущность и структура // Transport business in Russia. 2017. № 3. С. 31–33.
- Липидус Б.М., Мачерет Д.А. Экономика транспортного пространства: методологические основы // Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. Вып. 2. М.: Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, 2012.
- Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4 (43). URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/4/11.pdf> (дата обращения: 07.12.2018).
- Макашина И.И., Филатова Е.В. Конкурентоспособность образовательных услуг морского университета как фактор качественного функционирования транспортного пространства // Труд и социальные отношения. 2017. № 4. С. 45–50.
- Balassa V. The Theory of Economic Integration. London, 1961. 326 p.
- Haas E.B. The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces, 1950–1957. Stanford University Press, 1958. 278 p.
- Lindberg L. The Political Dynamics of European Economic Integration. Stanford, 1953. 372 p.
- Satty M. Putt. Transport: the establishment of a single transport space within integration groupings // Research reports, International Firm Ernst and Young. London, 2018. 670 p.
- Wallace W. The Dynamics of European Integration. London, 1990. 323 p.

История статьи:

Дата поступления в редакцию: 30 марта 2019

Дата проверки: 30 апреля 2019

Дата принятия к печати: 31 мая 2019

Для цитирования:

Комов М.С. Классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 2. С. 375–385. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2019-27-2-375-385>

Сведения об авторе:

Комов Михаил Сергеевич – кандидат экономических наук, доцент, Российский университет транспорта (МИИТ). E-mail: komovms@mail.ru

Classification of integration associations according to the degree of development of a single transport space

Mikhail S. Komov

Russian University of Transport
9 Obraztsova St., bldg. 9, Moscow, 127994, Russian Federation

Abstract. In modern conditions of development of integration processes in the world economy, special importance is attached to the transport sector. The formation of a single transport space (STS) in the regions creates additional opportunities for the economic development of the integrating countries. At the same time, the literature does not pay enough attention to the definition of the essence of the single transport space and the classification of integration associations according to the degree of its development. Therefore, there is a need to develop such a classification. The article substantiates the expediency of classification of integration associations according to the degree of development of a single transport space. The author's formal-logical classification is developed, which is based on three basic types of a single transport space: transport and logistics type provide a positive multiplier of integrated economic growth for all participating countries; innovative-logistic and customs-logistic types cause polarization in the action of the multiplier of integrated economic growth (in particular, both positive and negative growth rates of GDP values of the participating countries are possible); industrial and logistics type provide a zero multiplier of integrated economic growth for all participating countries. The conclusion is made about the possibility of unification and harmonization of transport space in the practice of integration associations on the basis of the developed classification.

Keywords: classification; integration; single transport space; integration association

References

- Andreev V.K. (2017). Perspektivy i ehtapy formirovaniya edinogo transportnogo prostranstva v EAEHS i SNG [Prospects and stages of formation of a single transport space in the EAEU and the CIS]. *Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo evrazijskih gosudarstv: politika, ehkonomika, parvo*, (11), 50–59. (In Russ.)
- Baeva M.A., Knobel' A.Y., Zajcev Y.K., Loshchenkova A.N. (2018). *Vliyanie zashchitnykh mer v integracionnykh ob'edineniyah na mezhdunarodnuyu torgovlyu [Impact of protective measures in integration associations on international trade]*. Moscow, Delo Publ. (In Russ.)
- Balassa B. (1961). *The Theory of Economic Integration*. London.
- Bondarev I.I. (2017). Trudnosti razvitiya integracionnykh ob'edinenij (na primere EAEHS i MERKOSUR) [Difficulties in the development of integration associations (a case study of the EAEU and MERCOSUR)]. *Ehkonomika, upravlenie, finansy: materialy VII Mezhdunar. nauch. konf. (Krasnodar, fevral' 2017)* (pp. 14–17). Krasnodar, Novaciya Publ. (In Russ.)
- Denyak O.A. (2015). Faktory razvitiya regional'nykh transportnykh sistem [Factors in the development of regional transport systems]. *Logistika: sovremennye tendencii razvitiya: materialy XIV Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii (9–10 aprelya 2015)* (pp. 146–148). Saint Petersburg. (In Russ.)

- Grigor'eva I. (2015). *Mirovoj ehkonomike grozit zamedlenie: tempy ee rosta snizyatsya do 3,2%* [The world economy faces a slowdown: its growth rate will fall to 3.2%]. Retrieved from <https://iz.ru/795273/inna-grigoreva/mirovoi-ekonomike-grozit-zamedlenie-tempy-ee-rosta-sniziatsia-do-32>. (In Russ.)
- Haas E.B. (1958). *The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces: 1950–1957*. Stanford University Press.
- Karachev A.N. (2004) *Logistika razmeshcheniya torgovyh predpriyatij* [The logistics of placing of commercial enterprises] (abstract of Thesis of Candidate of Economic Sciences). Saint Petersburg. (In Russ.)
- Komov M.S. (2018). Rol' transporta v razvitii regional'nyh integracionnyh processov v mirovoj ehkonomike [The role of transport in the development of regional integration processes in the world economy]. *Regional'nye problemy preobrazovaniya ehkonomiki*, 8(94), 192–199. (In Russ.)
- Koroleva E.A. (2017). Transportnoe prostranstvo: sushchnost' i struktura [Transport space: nature and structure]. *Transport business in Russia*, (3), 31–33. (In Russ.)
- Lapidus B.M., Macheret D.A. (2012). Ehkonomika transportnogo prostranstva: metodologicheskie osnovy [Transport space economics: methodological basis]. *Vestnik nauchno-issledovatel'skogo instituta zhelezodorozhnogo transporta*, (2). Moscow, Nauchno-issledovatel'skij institut zhelezodorozhnogo transporta. (In Russ.)
- Larin O.N. (2017). Perspektivy integracii transportnyh sistem Evrazijskogo ehkonomicheskogo soyuza [Prospects of integration of transport systems of the Eurasian Economic Union]. *Problemy nacional'noj strategii*, 4(43). Retrieved from <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/4/11.pdf>. (In Russ.)
- Lindberg L. (1953). *The Political Dynamics of European Economic Integration*. Stanford.
- Makashina I.I. (2017). Konkurentosposobnost' obrazovatel'nyh uslug morskogo universiteta kak faktor kachestvennogo funkcionirovaniya transportnogo prostranstva [Competitiveness of educational services of Maritime University as a factor of quality functioning of transport space]. *Trud i social'nye otnosheniya*, (4), 45–50. (In Russ.)
- Satty M. Putt. (2018). *Transport: the establishment of a single transport space within integration groupings*. Research reports, International Firm Ernst and Young. London.
- Wallace W. (1990). *The Dynamics of European Integration*. London.
- Zuenko I.Y., Zuban' S.V. (2016). Transkontinental'nyj tranzit Aziya – Evropa [Transcontinental transit Asia – Europe]. *Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 7(60), 70–76. (In Russ.)
- Zuenko I.Y., Zuban' S.V. (2017). Kitaj i EAES: dinamika transgranichnogo dvizheniya tovarov i budushchee evrazijskoj integracii [China and the EAEU: dynamics of cross-border movement of goods and the future of Eurasian integration]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem vostoke*, 2(79), 5–24. (In Russ.)

Article history:

Received: 30 March 2019

Revised: 30 April 2019

Accepted: 31 May 2019

For citation:

Komov M.S. (2019). Classification of integration associations according to the degree of development of a single transport space. *RUDN Journal of Economics*, 27(2), 375–385. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2019-27-2-375-385>

Bio note:

Mikhail S. Komov – Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, Russian University of Transport (МИИТ). E-mail: komovms@mail.ru