

Сущность единого транспортного пространства в интеграционных объединениях

Анастасия Михайловна ГАЛИЦЫНА,
Российская таможенная академия
(Россия, 140015, Московская область, г. Люберцы,
Комсомольский проспект, д. 4), аспирант,
e-mail: a.galicyna@customs-academy.ru

УДК: 656
ББК: 39
Г 158

DOI: 10.24411/2072-8042-2021-6-112-122

Аннотация

Важную роль в создании условий для развития экономик отдельных стран и повышение их конкурентоспособности на мировом рынке играет усиление интеграционных процессов между странами. Исследование проблемы позволило сформулировать понятие «единого транспортного пространства», описать процесс его формирования в условиях интеграции, выделить роль транспорта в системе рыночных отношений, описаны способы организации международных перевозок, а также представлены преимущества и недостатки использования каждого вида транспорта при осуществлении перевозок. Полученные результаты открывают новое теоретическое направление в исследовании проблемы и вносят вклад в практическую составляющую реализации единого транспортного пространства.

Ключевые слова: интеграция, глобализация, транспорт, интеграционные группировки, транспортная инфраструктура, транспортное пространство.

Principles of a Single Transport Area in Integration Associations

Anastasia Mikhailovna GALICYNA,
Russian Customs Academy (Russia, 140015, Moscow Oblast, Lubertsi, Komsomol Prospekt, d. 4),
Postgraduate, e-mail: a.galicyna@customs-academy.ru

Abstract

The strengthening of integration processes between countries plays an important role in creating conditions for the growth of individual economies and increasing their competitiveness in the global market. The study of the issue allowed to formulate the concept of a «single transport area», describe its formation process in the context of integration, highlight the role of transport in the system of market relations, present the ways to arrange for international transport, and also outline the advantages and disadvantages of using each mode of transport for delivering goods. The results provide new opportunities for researching the problem and contribute to the practical component of the implementation of a single transport area.

Keywords: integration, globalization, transport, integration groupings, transport infrastructure, transport area.



В XXI веке глобализационный процесс становится основополагающим элементом социально-экономического развития. С усилением глобализации мирового хозяйства количество интеграционных группировок растет. В эпоху глобализма возрастает потребность в рассмотрении экономик не отдельных государств, а интеграционных объединений, которые образованы для лоббирования национальных интересов стран-участниц. С экономической точки зрения, интеграция государств – это фундаментальный процесс взаимного приспособления и объединения национальных хозяйств двух и более субъектов, характеризующихся однотипными показателями общественного строя, уровня жизни и стратегических целей, что ведет к интернационализации хозяйственной жизни¹. Участниками интеграционного объединения могут быть не только государства, но и транснациональные компании с развитой деловой активностью². Поэтому в политической науке понятие интеграции расширяется и дополняется тем, что участниками могут также выступать иные субъекты, которые осуществляют деятельность без принципа единения наций и правительств³.

Либерализация транспортной политики имеет ряд преимуществ как для экономики в целом, так и для населения и бизнеса⁴. Каждое государство представляет собой обособленную транспортную систему с присущими данному субъекту особенностями, обусловленными географическим положением, физическими параметрами государства, уровнем развития национальной экономики, демографическим положением, природными ресурсами, объемом производства и потребления и др.

Под единой транспортной системой понимается совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими и нормативно-правовыми взаимоотношениями. Каждый вид транспорта имеет свою сферу эффективного использования⁵. Единое транспортное пространство представляет собой совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта⁶.

Национальная транспортная система каждой страны имеет собственную транспортную инфраструктуру, приоритетный вид транспорта, т.е. наиболее часто используемый при осуществлении перевозок, логистические маршруты, информационные технологии, возможности обслуживания территорий. К примеру, Российская Федерация расположена в трех климатических поясах (арктический, субарктический, умеренный), обладает большой территорией, значительным количеством водных объектов, что способствует наличию разнообразия видов транспорта в рассматриваемой стране. В состав единой транспортной системы государства входит железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской (речной) виды транспорта. Развитие рыночных отношений требует постоянного со-



вершенствования транспортной системы, так как во многом транспорту отводится главенствующая роль. Роль транспорта можно проследить по следующей схеме (см. рисунок 1)⁷.

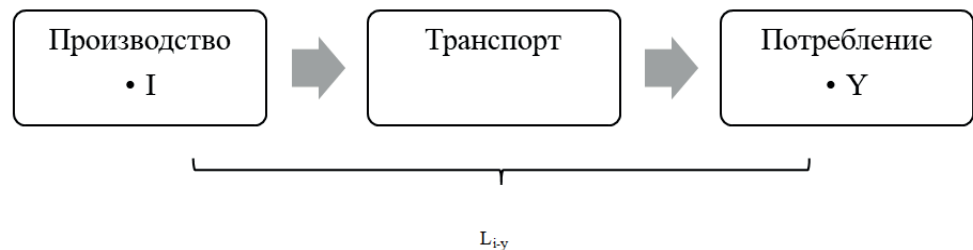


Рис. 1. Роль транспорта в системе рыночных отношений
 Fig. 1. The role of transport in the market system

Как видно из схемы, «продукцией транспорта» можно считать процесс перемещения товаров от изготовителей к потребителям, которые могут использовать полученный товар после получения в различных целях. Отличительной чертой транспорта является тот факт, что при осуществлении транспортных услуг не создается новый товар, а меняется местонахождение производимого товара по отношению к потребителю. Сигналом для запуска и функционирования вышеупомянутой цепочки станет возникновение спроса (S_i) на изготавливаемый в сфере производства (I) определенный вид товара (i) конкретного качества (K_i) и количества (Q_i). Транспорт служит связующим звеном между сферами Y и I. Как известно из экономической теории, спрос имеет определенную длительность и направленность, поэтому является функцией от вышеназванных величин:

$$S_i = f(Q_i, K_i, t_i, L_{i-y}),$$

где L_{i-y} - расстояние между сферами производства и потребления⁸.

Стоит отметить, что одним из важнейших условий функционирования внешнеэкономической деятельности является процесс перемещения готовой продукции, товаров, материалов, и даже людей.

Наличие развитой, качественной, современной транспортной системы способствует возникновению спроса на осуществление перевозок не только внутри страны, но и за ее пределами⁹. Именно высокий уровень развития национальных транспортных систем является предпосылкой к созданию региональных экономических объединений для государств. Интернационализация и глобализация международных экономических отношений являются современными тенденциями в

функционировании и развитии мировой экономики за последние десятилетия под влиянием многих факторов, в том числе и транспортных¹⁰.

Для успешного развития мировой экономики, страны объединяются в «группы» с многосторонними соглашениями, что является одной из движущих сил глобализации¹¹.

При создании единого транспортного пространства в интеграционных объединениях национальные транспортные системы государств-членов интеграционного объединения выступают элементами комплексной транспортной системы. Транспортная система государства-члена интеграционного объединения выступает экспортёром своей продукции, т.е. транспортной услуги, на международном рынке. Стоит отметить, что одним из важнейших условий функционирования внешнеэкономической деятельности является процесс перемещения готовой продукции, сырья, товаров, транспортных средств, материалов, а также людей¹². Транспортные услуги занимают ключевое место в международном товарообмене, сокращая территориальный разрыв между районами изготовления и потребления товаров¹³. Более того, не представляется возможным существование международного разделения труда без транспортных услуг. По мнению Н.Н. Баранского, предпосылкой к возникновению международного географического разделения труда является неравенство цены товара на месте его изготовления и реализации. Такое неравенство Баранский выразил в виде следующей формулы:

$$C_v > C_p + t,$$

где C_v – цена товара на месте его реализации, C_p – цена товара на месте изготовления, t – транспортные издержки¹⁴.

В свою очередь, по мере развития производственной сферы, сферы услуг и информации, происходит усложнение международного географического разделения труда. Важно отметить, что международная экономическая интеграция – это высшая стадия МГРТ, при которой наблюдается сближение национальных экономик отдельных стран.

Международная экономическая интеграция – это объективный процесс развития особенно глубокий и устойчивых взаимосвязей между отдельными группами стран, основанный на проведении ими согласованной международной политики¹⁵.

При формировании интеграционного объединения существует несколько последовательных стадий. В экономической и политической теории данные уровни углубления интеграционного сотрудничества различны.

Важно отметить, что экономическая теория предполагает постепенный (плано-вый) переход от более простой формы интеграции к более сложной:

- зона свободной торговли;
- таможенный союз;
- общий рынок;



- экономический и валютный союз;
- единое экономическое и политическое пространство (полная интеграция).

Политическая теория рассматривает международные интеграции шире, учитывая транснационализацию. Согласно классификации интеграционных объединений по политической теории, интеграционные группировки подразделяются на следующие:

- военно-политическое объединение;
- политический и конфедеративный союз;
- политико-культурное объединение;
- интеграционное объединение широкого профиля;
- экономический и валютный союз;
- политико-экологическое объединение;
- политико-образовательный союз.

Данная классификация практически полностью совпадает с классификацией международных организаций, это объясняется современными условиями, в которых существует множество взаимосвязей по различным сферам деятельности, когда любая международная организация уже является своеобразным интеграционным объединением.

Согласно Приложению № 24 к Договору о ЕАЭС, общий рынок транспортных услуг – форма экономических отношений, при которых создаются равные и паритетные условия оказания транспортных услуг, особенности функционирования рынка которых по видам транспорта определяются настоящим Протоколом, а также международными договорами в рамках Союза¹⁶.

Большинство интеграционных группировок в мире находится на четвертом этапе (формировании общего рынка). Всего существует 2 вида интеграционных группировок: региональные: Европейский союз (далее ЕС), общий рынок южного конуса (далее – МЕРКОСУР), североамериканская ассоциация свободной торговли (далее – НАФТА), ассоциация государств Юго-Восточной Азии (далее – АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС), Шанхайская организация сотрудничества (далее – ШОС), и отраслевые: (организация стран-экспортёров нефти (далее – ОПЕК), Европейское объединение угля и стали (далее – ЕОУС) и др¹⁷.

Таким образом, под единым транспортным пространством в интеграционных объединениях понимается совокупность единых национальных транспортных систем государств-членов интеграционного объединения, взаимодействующих благодаря единому транспортному обеспечению внешнеэкономической деятельности. Транспортное обеспечение единой транспортной системы представляет, в свою очередь, систему, включающую транспортные операции, правовые нормы и

нормативные акты в области транспортных услуг, товаросопроводительную документацию, информационные, технические, экономические, технологические и организационные элементы.

Формирование единого транспортного пространства в интеграционных объединениях обеспечивается наличием единой цели при осуществлении международных перевозок, развитием транспортной инфраструктуры, логистики. Выделение транспортной инфраструктуры обусловлено ускоренным ростом спроса на транспортные услуги, развитием и усложнением транспортной системы¹⁸. Цель транспортировки – это качественная доставка груза (или пассажиров), обеспечивающая удовлетворение поставленных условий заказчика с минимально возможными затратами. Логистика сегодня занимается управлением материальными и информационными потоками от первичного источника до потребителя с оптимальным балансом затрат на транспортировку и стоимости транспортных услуг¹⁹. Происходит слово «логистика» от греческого слова «logistike» («вычислять, рассуждать»). Логистика синхронизирует работу сферы производства и потребления, создавая логистическую цепь. Организация транспортного процесса возможна 2 способами: прямое сообщение (перевозка грузов от пункта отправления в пункт назначения проводится одним транспортным средством), смешанное (мультимодальное) сообщение (перевозка грузов осуществляется двумя и более видами транспортных средств). Выбор транспортного средства для осуществления перевозок зависит от возможностей того или иного вида, а также от качественных показателей, присущих определенному виду транспорта (см. таблицу 1)²⁰.

Таблица 1

Критерии перевозок различными видами транспорта

Показатель	Вид транспорта			
	<i>Автомобильный</i>	<i>Воздушный</i>	<i>Морской (речной)</i>	<i>Железнодорожный</i>
Срок доставки	+	++	–	–
Доставка «от двери до двери»	+	–	–	–
Надежность	+	+	+	+
Гарантированность	+	+/-	+/-	+/-
Сохранность	+/-	+	+	+
Гибкость	+	–	–	–
Стоимость	высокая	самая высокая	самая низкая	низкая
Информативность	+	–	–	–



Как видно из таблицы 1, доставка от двери до двери возможна только при использовании автомобильного транспорта, так как другие виды такой возможностью не обладают, поэтому зачастую при осуществлении международных перевозок используется мультимодальный тип сообщения, при котором воздушный, железнодорожный или морской (речной) транспорт дополняется автомобильным. В международных перевозках такой тип перевозки обычно обозначается как «all in». Очевидным является тот факт, что воздушный транспорт превосходит другие виды транспорта по сроку, но стоит учитывать рациональность его использования в каждом конкретном случае. К примеру, нам необходимо осуществить перевозку из г. Вильнюс (Литва) в г. Москва (Российская Федерация). Расстояние между пунктом отправления и пунктом назначения составляет примерно 950 км. Автомобиль может преодолеть такое расстояние за 12 часов, т. е. 2х рабочих дней будет достаточно автомобилю для доставки груза. А вот для перевозки авиационным транспортом необходимо выбрать рейс, забронировать место под груз, пройти терминальную обработку в порту вылета и прилета, таким образом такая перевозка займет 9-11 рабочих дней.

Что касается гарантированности, информативности и гибкости, то наилучший результат данных показателей достигается при перевозке грузов автомобильным видом транспорта. При выборе именно данного вида транспорта представляется возможным изменение условий перевозки в процессе ее осуществления. С точки зрения информативности, получить статус груза можно самым быстрым и легким способом также при автомобильных перевозках, так как есть свободный доступ к человеку, управляющему транспортным средством. Такой показатель, как сохранность, при использовании автомобильного транспортного средства ниже, в отличие от железнодорожного, воздушного и морского (речного) видов транспорта, так как подготовка к перевозке занимает немного времени, меньше внимания уделяется упаковке и размещению товара.

Мультимодальные перевозки очень популярны, так как помогают снизить затраты на транспортировку. Комбинируя различные виды транспорта, удастся достичь наиболее эффективного результата при планировании логистической цепочки, маршрута и сроков доставки. Сочетание всех видов транспортных средств создает единую транспортную систему, которая объединяет территорию не только одного государства, но и нескольких государств, входящих в определенную интеграционную группировку.

Таким образом, единое транспортное пространство в интеграционных объединениях – агрегированная транспортная сеть, состоящая из единых национальных транспортных систем государств-членов интеграционного объединения, взаимодействующих благодаря единому транспортному обеспечению, внешнеэкономической деятельности, утвержденному решением органов власти интеграционного

объединения. Формирование единого транспортного пространства в интеграционных объединениях возможно при комбинированном, грамотном использовании транспортных средств, построении логистической цепи поставок и эффективном регулировании транспортных процессов и операций. Транспортные услуги наращивают объемы, так как являются связующим звеном между сферой производства и потребления. Совершенствование данных услуг ведет к повышению экономических показателей, которые имеют значения для стран на мировом рынке. Следовательно, каждая страна заинтересована в развитии транспортной системы, а группы стран в создании единого транспортного пространства на территории стран-участниц интеграционной группировки.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Черкасова Т.П., Айрапетян Д.А. Внешнеполитические интересы и интеграционные тренды современных держав. Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2020. – №4. – С. 216.

² Локтионов В.И., Локтионова Е.А. Экономическая глобализация: новый взгляд на проблему периодизации. Baikal Research Journal. – 2021. – Т12. – №1. – С. 12.

³ Muntschick J. The Southern African Development Community (SADC) and the European Union (EU). Regionalism and External Influence. Palgrave Macmillan. Muntschick J. Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. – 2020. – №2. – С. 417

⁴ Ивантер В.В. Стратегия перехода к экономическому росту. Проблемы прогнозирования. – 2016. – №1. – С. 4.

⁵ Сакович И.Л. Экономическое обоснование вариантов интеграции железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций: диссертация. Санкт-Петербург. – 2018. – С. 6 URL: <https://dlib.rsl.ru/> (дата обращения: 10.05.2021).

⁶ Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // СПС «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 01.05.2021).

⁷ Паикидзе А.А., Цветков А.М., Шмайдюк Т.С. География мирового хозяйства: учебное пособие. – М.: ИНФРА-М. – 2013. – С. 135.

⁸ Общая экономическая и социальная география: курс лекций. В двух частях. Часть 2. В.П. Максаковский. М.: Гуманитар. изд. центр ВЛАДОС. – 2009. – С. 251.

⁹ Внешнеэкономическая деятельность. Учебник для бакалавров Е.Ф. Прокушев, А.А. Костин; под ред. Е.Ф. Прокушева. 8-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт. – 2012. – С. 123.

¹⁰ Наурзалиев Б. М. Управление объектами транспортной инфраструктуры. Экономика и управление. – 2012. – №8(82). – С. 66.



¹¹ Asymmetries of regional integration projects of the 21st century. Ekaterinburg: Ural Univ. Press. – 2018. – P.5.

¹² Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики. Бюллетень транспортной информации. – 2016. – №1. – С.13.

¹³ Плужников К.И., Чуктомова Ю.А. Краткий обзор ситуации на мировом рынке транспортных услуг. Бюллетень транспортной информации. – 2016. – №3. – С.3.

¹⁴ Максаковский В.П. Международное географическое разделение труда. Международная экономическая интеграция. – 2008. – №5. – С.9. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=11566224> (дата обращения: 10.05.2021).

¹⁵ Максаковский В.П. Международное географическое разделение труда. Международная экономическая интеграция. – С.13

¹⁶ Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // СПС «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 01.05.2021).

¹⁷ Эйхлер Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта) [Электронный ресурс] // Вестник Томского государственного университета. 2012. – № 365. – С.125 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskoe-osmyslenie-integratsionnyh-protsesov-na-transporte-na-primere-avtomobilnogo-transporta/viewer> (дата обращения: 10.05.2021).

¹⁸ Галицына А.М. Объекты, субъекты, функции транспортной инфраструктуры как основного элемента в системе международных перевозок // сборник статей VII Международной научно-практической конференции. В 2 ч. Ч. 2. – 2021. – С.50

¹⁹ Емельянович И. Груз для транспорта и транспорт для груза. Наука и инновации. – 2020. – №2 (204) . – С.51.

²⁰ Геополитика «Государственная логистика в логистике». Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. [Электронный ресурс] // Автоперевозчик. – №12 (111) . – С.4. URL: <http://www.уд> (дата обращения: 10.05.2021).

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY:

Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики. Бюллетень транспортной информации. – 2016. – №1. – С.13 (Vladimirov S.A. Ob osnovny`x napravleniyax razvitiya mirovoj transportnoj sistemy` i logistiki. Byulleten` transportnoj informacii. – 2016. – №1. – S.13).

Внешнеэкономическая деятельность. Учебник для бакалавров Е.Ф. Прокушев, А.А. Костин; под ред. Е.Ф. Прокушева. 8-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт. – 2012. – С. 123 (Vneshnee`konomicheskaya deyatel`nost`. Uchebnik dlya bakalavrov E.F. Prokushev, A.A. Kostin; pod red. E.F. Prokusheva. 8-e izd., pererab. i dop. M.: Izdatel`stvo Yurajt. – 2012. – S. 123).

Галицына А.М. Объекты, субъекты, функции транспортной инфраструктуры как основного элемента в системе международных перевозок // сборник статей VII Международной научно-практической конференции. В 2 ч. Ч. 2. – 2021. – С.50 (Galicyna A.M. Ob`ekty`, sub`ekty`, funkcii transportnoj infrastruktury` kak osnovnogo e`lementa v sisteme mezhdunarodny`x perezovok // sbornik statej VII Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. V 2 ch. Ch. 2. – 2021. – S.50).

Геополитика «Государственная логистика в логистике». Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. [Электронный ресурс] // Автоперевозчик. – №12. – №12 (111). – С. 1-4 (Geopolitika «Gosudarstvennaya logistika v logistike». Transportno-logisticheskie centry: zarubezhnyj opyt. [E`lektronnyj resurs] // Avtoperevozchik. – №12. – №12 (111). – S. 1-4). URL: <http://www.уд> (дата обращения: 10.05.2021).

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // СПС «Консультант Плюс» (Dogovor o Evrazijskom e`konomicheskom soyuze ot 29.05.2014 // SPS «Konsul`tant Plius»). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 01.05.2021).

Европейская интеграция. Учебник под ред. О.В. Буториной. - М.: Издательский Дом «Деловая литература». – 2011. – С.12-20 (Evropejskaya integraciya. Uchebnik pod red. O.V. Butorinoj. - M.: Izdatel'skij Dom «Delovaya literatura». – 2011. – S.12-20).

Единая транспортная система. Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. 9-е изд., стер. М. Издательский центр «Академия». – 2014. – С. 15-20 (Edinaya transportnaya sistema. Uchebnik dlya stud. uchrezhdenij sred. prof. obrazovaniya N. A. Troiczkaya, A. B. Chubukov. 9-e izd., ster. M. Izdatel'skij centr «Akademiya». – 2014. – S. 15-20).

Емельянович И. Груз для транспорта и транспорт для груза. Наука и инновации. – 2020. – №2 (204). – С.50-53 (Emel'yanovich I. Gruz dlya transporta i transport dlya gruz. Nauka i innovacii. – 2020. – №2 (204). – S.50-53).

Ивантер В.В. Стратегия перехода к экономическому росту. Проблемы прогнозирования. – 2016. – №1. – С. 3-7 (Ivanter V.V. Strategiya perexoda k e`konomicheskomu rostu. Problemy` prognozirovaniya. – 2016. – №1. – S. 3-7).

Комов М.С. Классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства. Вестник РУДН. Серия: экономика. – 2019. – №2. – С.375–385 (Kmov M.S. Klassifikaciya integracionnyx ob`edinenij po stepeni razvitiya edinogo transportnogo prostranstva. Vestnik RUDN. Seriya: e`konomika. – 2019. – №2. – S.375–385).

Локтионов В.И., Локтионова Е.А. Экономическая глобализация: новый взгляд на проблему периодизации. Baikal Research Journal. – 2021. – Т12. – №1. – С.12 (Loktionov V.I., Loktionova E.A. E`konomicheskaya globalizaciya: novyj vzglyad na problemu periodizacii. Baikal Research Journal. – 2021. – T12. – №1. – S.12).

Максаковский В.П. Международное географическое разделение труда. Международная экономическая интеграция. – 2008. – №5. – С.9-13 (Maksakovskij V.P. Mezhdunarodnoe geograficheskoe razdelenie truda. Mezhdunarodnaya e`konomicheskaya integraciya. – 2008. – №5. – S.9-13). URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=11566224> (дата обращения: 10.05.2021).

Наурзалиев Б. М. Управление объектами транспортной инфраструктуры. Экономика и управление. – 2012. – №8(82). – С. 66 – 70 (Naurzaliev B. M. Upravlenie ob`ektami transportnoj infrastruktury`. E`konomika i upravlenie. – 2012. – №8(82). – S. 66 – 70)

Общая экономическая и социальная география: курс лекций. В двух частях. Часть 2. В.П. Максаковский. - М.: Гуманитар. изд. центр ВЛАДОС. – 2009. – 525 с. (Obshhaya e`konomicheskaya i social'naya geografiya: kurs lekcij. V dvux chastyax. Chast` 2. V.P. Maksakovskij. - M.: Gumanitar. izd. centr VLADOS. – 2009. – 525 s.)



Паикидзе А.А., Цветков А.М., Шмайдюк Т.С. География мирового хозяйства: учебное пособие. - М.: ИНФРА-М. – 2013. – 256 с. (Paikidze A.A., Czvetkov A.M., Shmajdyuk T.S. Geografiya mirovogo hozyajstva: uchebnoe posobie. - M.: INFRA-M. – 2013. – 256 s.)

Плужников К.И., Чуктомова Ю.А. Краткий обзор ситуации на мировом рынке транспортных услуг. Бюллетень транспортной информации. – 2016. – №3. – С. 3– 7 (Pluzhnikov K.I., Chuktomova Yu.A. Kratkij obzor situacii na mirovom ry`nke transportny`x uslug. Byulleten` transportnoj informacii. – 2016. – №3. – S. 3– 7).

Сакович И.Л. Экономическое обоснование вариантов интеграции железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций: диссертация. Санкт-Петербург. – 2018 (Сакович И.Л. Экономическое обоснование вариантов интеграции железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций: диссертация. Санкт-Петербург. – 2018). URL: <https://dlib.rsl.ru/> (дата обращения: 10.05.2021).

Черкасова Т.П., Айрапетян Д.А. Внешнеполитические интересы и интеграционные тренды современных держав. Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2020. – №4. – С. 216– 224 (Cherkasova T.P., Ajrapetyan D.A. Vneshnepoliticheskie interesy` i integracionny`e trendy` sovremenny`x derzhav. Gosudarstvennoe i municipal`noe upravlenie. Ucheny`e zapiski. – 2020. – №4. – S. 216– 224).

Эйхлер Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта) [Электронный ресурс] // Вестник Томского государственного университета. 2012. – № 365. – С. 125-132 (E`jxler L.V. Teoreticheskoe osmy`slenie integracionny`x processov na transporte (na primere avtomobil`nogo transporta) [E`lektronny`j resurs] // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. – № 365. – S. 125-132). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskoe-osmyslenie-integratsionnyh-protsessov-na-transporte-na-primere-avtomobilnogo-transporta/viewer> (дата обращения: 10.05.2021).

Asymmetries of regional integration projects of the 21st century. Ekaterinburg: Ural Univ. Press. – 2018. – P. 5.

Muntschick J. The Southern African Development Community (SADC) and the European Union (EU). Regionalism and External Influence. Palgrave Macmillan. Muntschick J. Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. – 2018. – №22. – С. 417– 420.

