

УДК 339.924

КОМОВ МИХАИЛ СЕРГЕЕВИЧ

к.э.н., доцент ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»,
e-mail: komovms@mail.ru

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Аннотация. Целью работы является обоснование и оценка роли транспорта в развитии региональных интеграционных процессов, происходящих в современной мировой экономике.

Методология работы основывается на общенаучных методах анализа научной литературы, системных и логических методах, моделирования. Основой данной работы также являются фундаментальные труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам влияния транспортного фактора на региональную экономическую интеграцию. **Результаты работы.** Проведен анализ теоретических подходов различных исследователей, рассматривающих транспортный комплекс как ключевой фактор формирования региональной экономической интеграции, рассмотрена авторская позиция по этому вопросу. Выявлены эффекты модернизации транспортной инфраструктуры. Доказана роль транспорта в стимулировании экономического роста и развития регионов в мировой экономике. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть использованы правительственными органами интегрирующихся стран при формировании единого транспортного пространства в регионе. **Выводы.** Установлены группы отраслей, зависимые от влияния транспортной инфраструктуры. Выявлены основные методы оценки транспортных затрат. В результате исследования автором статьи обоснована и доказана роль транспорта как ключевого фактора региональной экономической интеграции в мировой экономике.

Ключевые слова: региональная экономическая интеграция, транспорт, транспортная система, транспортная инфраструктура.

KOMOV MIKHAIL SERGEEVICH

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of FSBEI of HE
"Russian University of Transport (MSURE)",
e-mail: komovms@mail.ru

THE ROLE OF TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF REGIONAL INTEGRATIONAL PROCESSES IN THE GLOBAL ECONOMY

Abstract. The goal of the study is substantiation and evaluation of the role of transport in the development of regional integrational processes taking place in the modern global economy. **The methodology of the study** is based on general scientific methods of analysis of scientific literature, systemic and logical methods, modelling. The foundation of this study are also major works of domestic and foreign scientists on the issues of impact of the transport factor on the regional economic integration. **The results of the study.** We have completed an analysis of theoretical approaches by different researchers discussing the transport complex as the key factor of forming the regional economic integration; we have discussed the author's opinion on this issue. We have found the effects of modernization of the transport infrastructure. We have proven the role of transport in stimulating the economic growth and development of the regions in the global economy. **The area of application of the results.** The results of the study completed may be used by the governmental authorities of the integrating countries when forming a common transport space in the region. **The conclusions:** We have found certain industries dependent on the impact of transport infrastructure. We have found the main methods of evaluation of transport expenses. As a result of the study, the author has substantiated and proven the role of transport as the key factor of the regional economic integration in the global economy.

Keywords: the regional economic integration, transport, a transport system, transport infrastructure.

В современных условиях глобализации мировой хозяйственной системы региональная экономическая интеграция является одним из основных факторов усиления взаимозависимости национальных экономик соседних государств на основе постепенного углубления международного разделения труда (МРТ). Процесс интеграции выступает закономерным результатом интернационализации производства и капитала, отражая постоянное расширение международных экономических отношений и внешнеторговых связей стран на пути движения их к единому мировому рынку [1].

Результаты исследований показывают, что в качестве главных предпосылок международной экономической интеграции (МЭИ) выступают следующие факторы. Во-первых, одинаковый или сходный уровень экономического развития, а также производительности труда интегрирующихся стран. Во-вторых, взаимодополняемость национальных экономик соседних государств. И, в-третьих, целенаправленное, согласованное и сознательное проведение этими странами межгосударственной экономической политики [2;3].

Особо следует отметить, что в условиях глобализации транспорт наряду с производственной и финансовой сферами является важнейшим стимулятором интеграционных процессов и ключевым фактором развития регионального экономического пространства. Развитие глобальной транспортной инфраструктуры имеет большое значение для развития всей мирохозяйственной системы. Являясь одной из ключевых инфраструктурных отраслей, транспорт создаёт необходимые условия для функционирования мировой экономики в целом и, в частности, для реализации отдельных социальных, геостратегических, экономических и других задач отдельных стран на пути их интеграции в региональную и мировую хозяйственную систему. Транспортная отрасль является непосредственным инструментом перемещения грузов и пассажиров. Выступая в качестве межотраслевой системы, она определяет условия воспроизводства в той или иной стране, в зависимости от уровня своего развития. Постоянное и устойчивое развитие транспортной инфраструктуры является определённым гарантом единства экономического пространства и динамического развития национальной экономики, конкурентоспособности ее хозяйствующих субъектов на региональном и мировом рынке [4;5;6].

Обоснованием роли транспорта в развитии региональных интеграционных процессов посвящено значительное число работ учёных-экономистов. Среди них особо следует выделить тех, которые рассматривают транспортный комплекс как ключевой фактор формирования региональной экономической интеграции.

Так, например, О. А. Пророкова и О.Т. Шипкова в своих работах отмечают, что наличие транспортной системы и исторически сложившихся внешнеэкономических связей между странами является, в первую очередь, предпосылкой становления интеграционных процессов в регионе, а уже после – фактором их интенсивного развития [7].

Профессор Университета Греции Г.А. Яннопулос считает, что международная интеграция транспортных систем и перевозок способствует развитию региона, реализации его потенциала, росту эффекта экономии от большего масштаба операций и несет выгоду, в первую очередь, конечному потребителю [8].

А Ж. Родригии и У. Андерсон полагают, что транспортная инфраструктура – это условие, без которого невозможно представить процесс глобализации мирового хозяйства, а также стимулирующий фактор, который способствует интернационализации торговых отношений. Это заключение учёные делают на основе анализа и вывода об успехе экономического развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в Китае с увеличением там международных перевозок в последние годы. Как препятствие и проблему на пути интеграционных процессов они отмечают неспособность международных транспортных инфраструктур обеспечивать эффективное функционирование международных товарных потоков. В своих научных трудах они выделяют три доминирующих компонента, без которых международный транспорт не может оказывать содействие развитию мировой торговле:

1. Транспортная инфраструктура: транспортные предприятия, транспортные сети и пр.
2. Транспортные услуги: комплексный набор услуг, участвующих в международном сообщении грузов и пассажиров (логистика, страхование, маркетинг, финансы и др.).
3. «Транзакционная среда»: финансовая, политическая, правовая и культурная среда, в которой функционируют транспортные системы (обменные курсы, тарифы и квоты, норматив-

ные акты, потребители услуг) [9;10].

По мнению Е.Г. Ефимовой, транспорту принадлежит двойственная роль в международных региональных интеграционных процессах [11].

Во-первых, транспортная инфраструктура сопровождает и облегчает коммерческую деятельность, обеспечивая географическую доступность того или иного региона. Причём, это касается как национального, так и международного бизнеса. Транспортные системы стран, являясь центральным элементом в отраслевой и внутрифирменной структуре, играют важнейшую роль в интеграции регионального рынка, обеспечивая физический доступ ко всем составляющим экономической системы (например, факторам производства).

Во-вторых, транспортный сектор является экономически значимым как самостоятельная отрасль. Так, например, в 2017 г. около 1 млн предприятий в Европе специализировались на оказании транспортных услуг. Вместе они «произвели» 308 млрд евро добавленной стоимости в Евросоюзе, что составило 13,4% добавленной стоимости сферы услуг (без учета финансовых услуг). Здесь было занято около 7,6 млн человек или 11,1% работающих в секторе услуг (без учета финансовых услуг) [12].

Значимую роль транспорта можно обосновать, прежде всего, структурой региональной экономики. Отрасли народного хозяйства имеют разную степень чувствительности к изменениям в транспортном секторе. В связи с этим выделяют три группы отраслей, обладающих схожими реакциями на изменения условий транспортировки.

В первую группу входят отрасли, в которых изменение условий перевозки вызывает перераспределение коммерческой деятельности между данным государством и другими в составе региона. Основными особенностями предприятий в этом случае будут либо относительно большая часть транспортных издержек в общей стоимости товара и стремление сократить эти расходы, либо попытки приблизить производство ближе к рынкам сбыта в целях более быстрой доставки и обеспечения сохранности грузов. Сюда относятся отрасли сферы услуг (в т. ч. финансовые и высокотехнологичные), связанных с мобильностью их работников, а также отрасли традиционной обрабатывающей промышленности с долей транспортных расходов около 10% и более в общей стоимости производимой продукции.

Вторую группу составляют экспортно-ориентированные и импортозамещающие отрасли промышленности, предприятия которых работают только за пределами своих национальных рынков. Возможные изменения в транспортной отрасли стимулируют здесь более высокие темпы роста в этих секторах, базовых для экономики страны [13].

Третья группа отраслей связана с деятельностью хозяйствующих субъектов, ориентированных на национальный рынок и не имеющих потребности в длительных перевозках. Поэтому влияние транспортного фактора в этих условиях будет минимально. В данную группу входят: розничная торговля, малые строительные компании, транспорт, местные деловые услуги, предприятия жилищно-коммунального хозяйства и некоторые производственные фирмы. Успех этой группы зависит от благосостояния национальных потребителей их товаров и услуг. Однако эти предприятия также могут быть уязвимы от международной конкуренции.

Необходимо отметить, что большинство интеграционных союзов признают особую роль транспорта и транспортной системы, определяя их важным условием, от которого зависит успех формирования единого экономического пространства в рамках региональной интеграции в частности, а также эффективное функционирование и развитие экономического блока в целом.

В этой связи считаем необходимым рассмотрение транспорта не только как стимулятора интеграционных процессов, но и как важнейшего фактора экономического роста и развития региона в целом.

Анализ результатов исследований по данной проблематике выявил, что в научной литературе сформировались четыре ключевых подхода к исследованию влияния транспорта на экономический рост и развитие региона:

- 1) через степень его влияния на доступность рынков факторов производства и сбыта;
- 2) через транспортные расходы;
- 3) методом анализа инвестиционной активности в регионе;
- 4) методом опросов руководителей фирм на предмет степени важности фактора наличия и

качества транспортной инфраструктуры в размещении производства [11].

Перечисленные подходы не исключают друг друга, а, наоборот, очень часто используются в совокупности для комплексного анализа региона интегрирующихся стран. Рассмотрим каждый из них более подробно.

Первый подход предполагает, что уменьшение затрат и времени транспортировки способствует улучшению доступности рынка, что позволяет отдельным хозяйствующим субъектам и региону в целом повышать конкурентоспособность продукции при прочих равных производственных условиях (ценовая конкуренция) и, соответственно, извлекать дополнительную прибыль. Этот процесс имеет положительные последствия для быстро растущих национальных экономик регионов, получающих значительный эффект от масштаба производства. Смена географического местоположения факторов производства в регионе может привести к повышению уровня благосостояния.

Практический опыт показывает, что не существует абсолютно обособленных типов транспортной инфраструктуры, специализирующихся на обслуживании только определенных потоков ресурсов. Потоки конкурируют на национальном, региональном и международном уровнях за право пользования имеющимися мощностями. Их относительный баланс будет различаться в соответствии с географическим положением региона. Так, удаленный периферийный регион, скорее всего, будет ориентироваться на локальные потоки, обслуживающие интересы национального бизнеса. А крупный регион, находящийся, например, в центре Европы, будет иметь большую долю международных потоков. Практическое значение всего вышесказанного состоит в том, что расходы одного типа потоков будут перекладываться на другой. Поэтому обеспечение международных перевозок всегда ложится финансовым и экологическим бременем на крупный регион. Существующие ограничения, вызванные недостаточной пропускной способностью транспортно-логистической системы, и прочие «узкие места», приводят к дополнительным расходам местных пользователей инфраструктуры. На отдаленные регионы они влияют косвенно, в основном через затрудненную транспортировку товаров по транзитным маршрутам, что приводит к росту затрат на их национальные и международные потоки.

В целях развития инфраструктуры и обеспечения транспортной доступности региона необходимо уделять основное внимание исключительно внутрирегиональным потокам. Перевозки, обеспечивающие потоки этого типа, гарантируют постоянную загрузку объектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем изменяющаяся международная рыночная конъюнктура и конкурентная окружающая среда, постоянно растущее число государств, активно участвующих в мировой экономике, предлагают товары и услуги высокого качества с дешевой производительностью, а также быструю по времени поставку своей продукции по конкурентным ценам. В этих условиях наблюдается рост межрегиональных и транзитных перевозок. Для данного типа потоков характерна многовариантность маршрутов доставки. Поэтому в этом случае отсутствует гарантия загрузки конкретных объектов транспортной инфраструктуры [14].

Возрастание роли международных сообщений, перераспределение перевозок между различными видами транспорта, изменение структуры и маршрутов перевозок по родам грузов оказывает влияние на развитие международной и межрегиональной торговли. Возрастающие возможности региональной транспортной инфраструктуры стимулируют развитие международной коммерческой деятельности. Однако некоторые специалисты выявляют и обратное воздействие. Растущие товарные потоки рассматриваются как главный фактор спроса на инфраструктурные услуги. В современных условиях указанное двустороннее влияние усиливается.

Сокращение временных затрат способствует высвобождению времени, которое, в свою очередь, может быть использовано для расширения границ и сферы предпринимательской деятельности или для участия в процессе потребления. Негативные последствия процесса транспортировки, например, загрязнение экологии, также необходимо учитывать при определении временных и стоимостных преимуществ в процессе оценки эффективности и возможностей различных видов транспорта или маршрутов перевозки. Техническое совершенствование транспортной инфраструктуры, позволяющей сокращать время в пути для пассажирских перевозок, делает трудовые ресурсы более мобильными, стимулируя процессы трудовой миграции

и вызывая при этом существенные изменения в структуре потребления. Таким образом, в зависимости от географического расположения региона и его транспортной доступности выгоды и затраты от осуществления перевозки в конечном итоге влияют на уровень жизни и благосостояние людей [15].

Второй подход связан с оценкой транспортных расходов (затрат). Оценка, характерная для стандартного аналитического подхода, проводится путём рассмотрения услуги транспортировки через призму добавленной стоимости. Выделяется пять основных методов оценки транспортных затрат:

- адвалорные «затраты айсберга»;
- затраты, основанные на оценке географического расстояния;
- затраты, основанные на оценках величин базисных условий СІР/РОВ экспорта и импорта;
- реальные фрахтовые расходы;
- затраты, основанные на оценках спроса и предложения.

Третий подход предполагает анализ инвестиций в транспортную инфраструктуру региона, приводящих к увеличению стоимости трудовых и других производственных ресурсов, используемых, наряду со стоимостью земли, аккумулируемыми инвестициями и эффектом агломерации. Осуществляя инвестиции в транспортную и коммуникационную отрасли, правительства государств интеграционного союза и корпорации могут получать выгоду от пространственного распространения производственной деятельности. Вместе с тем модернизация транспортной системы региона не является гарантом его ускоренного развития, особенно в тех регионах, где еще не совершенна инфраструктура. П. Ритвельд и П. Нийкамп в своих работах приводят схему неоднозначного влияния модернизации транспортной инфраструктуры на экономику региона (рис.) [16].



Рис. Эффекты модернизации транспортной инфраструктуры

Связь, которая прослеживается на этой схеме между государственными и частными инвестициями в инфраструктуру, объясняется макроэкономическими моделями, учитывающими несколько видов воздействий. Мультипликативные эффекты государственных инвестиций положительно влияют на частные инвестиции. Эффекты замещения предполагают повышение процентных ставок и последующее сокращение чистого объема инвестиций в экономике, вызванное ростом займов правительства на денежном рынке. Они могут оказать негативное вли-

ание на частные инвестиции. Замещение возможно, так как инвестиции, направляемые в инфраструктуру, ведут к более высоким процентам по проектам, которые финансируются с помощью государственных средств, что в конечном итоге препятствует частным инвестициям. Еще один тип эффекта – предельного (дополнительного) дохода, который обычно не анализируется в макроэкономических моделях, предполагает выделение из корпорации самостоятельных хозяйственных единиц, специализирующихся на конкретной деятельности. Это позволяет получить дополнительный непланируемый доход в дополнение к заранее намеченному [17].

Отражение этого подхода мы наглядно наблюдаем в работах К. Харриса и П. Самуэльсона. Чисто транспортный эффект он отделяет от более глубокого экономического эффекта, и этим показывает, что инвестиции в железнодорожную и автомобильную инфраструктуру сельских территорий США повысили реальную занятость населения в течение первых трёх лет. Эти чистые транспортные эффекты не влияли на трудоустройство в других отраслях в этих регионах, так как большая часть торговых потоков унифицирована и проходит транзитом. Впоследствии эффекты дополнительного дохода отрицательно отразились на региональном рынке труда. Аналогичный эффект наблюдался и в центральных регионах, через которые проходят транзитные пути и развита сеть морских портов и аэропортов. Однако строительство технически современных объектов транспортной инфраструктуры может влиять на процесс размещения производительных сил, приводя к более глубокому экономическому эффекту [18;19].

В рамках четвертого подхода роль транспортной инфраструктуры анализируется с помощью опросов предпринимателей на предмет степени важности фактора наличия и качества транспортной инфраструктуры по сравнению с другими факторами размещения производства. Новейшие достижения в сфере транспортно-коммуникационных технологий коренным образом трансформировали пространственно-временные отношения, складывающиеся в международных компаниях. Усиливающийся процесс интернационализации производства в результате международного разделения труда, ставший еще более географически разобщенным, распространился на многие государства. Результаты репрезентативного исследования, проведенного Обществом развития региональных структур, свидетельствуют, что транспортный фактор Западной Европы остается одним из решающих. Транспортный фактор в качестве определяющего отметили около 31% опрошенных фирм, тогда как фактор наличия резервов рабочей силы, в т. ч. квалифицированной, набрал 28%. А среди вновь создаваемых промышленных предприятий роль транспортного фактора повышается до 35%.

Транспортная инфраструктура как непосредственно, так и косвенно влияет на экономическое развитие не только своего, но и отдаленного от данного регионов. Косвенный эффект проявляется в повышении конкурентоспособности региона, привносимом инфраструктурой. Поэтом, преобразование или создание транспортной сети конкретной национальной экономики или региона, обеспечивающего с ними связь, повышает потенциал этого региона в сравнении с регионом, не имеющим такой связи. Прямой эффект с точки зрения глубины вносимых изменений, более интересен. Он представляет собой объективное и субъективное воздействие, которое географически отдаленная инфраструктура может оказывать непосредственно на деятельность внутри региона.

Анализируемые воздействия инфраструктуры выражаются главным образом в динамике транспортных затрат на отдельных маршрутах. Важно провести оценку не только прямого влияния новой инфраструктуры на общие издержки и время транзита, но также эффекта доступности этой инфраструктуры. Крупные объекты, такие, как мост над проливом Эрезунн, альпийский туннель, туннель под Ла-Маншем, имеют большое значение и для регионов, географически удаленных от данных инфраструктурных объектов. Это может означать уменьшение затрат, связанных со строительством новой инфраструктуры в дальних регионах, и потенциальное увеличение затрат, ассоциированных с большой загруженностью ключевых доступных маршрутов. Поэтому можно сделать вывод о том, что модернизация и улучшение транспортной инфраструктуры осуществляются часто за счет строительства крупных объектов.

Строительство нового крупного объекта транспортной инфраструктуры, кроме воздействия на географическое размещение отдельных фирм, факторов производства и рынков сбыта, может изменить и статус государства или региона. Например, туннель под Ла-Маншем, изменил островной статус Великобритании, соединив ее этим объектом инфраструктуры с материком.

Это привело к большей географической концентрации Европейского союза.

Таким образом, транспортный комплекс оказывает комплексное влияние на региональные интеграционные процессы в целом и экономическое развитие региона в частности, как на макроуровне, так и применительно к отдельным фирмам и корпорациям, собственно определяющим использование объектов транспортной инфраструктуры. Транспорт, выступая одним из важнейших элементов производственной инфраструктуры, с одной стороны, обеспечивает мобильность ресурсов и товаров, с другой – облегчает доступность территорий, предоставляя тем самым возможность свободного передвижения товаров и факторов производства в регионе. В свою очередь, экономическое развитие региона стимулирует развитие спроса на услуги по перевозке пассажиров и грузов.

Литература

1. Смитиенко, Б. М., Кузнецова, Т. А. Противоречия глобализации мировой экономики. Современный антиглобализм и альтерглобализм : монография. – М. : МГУП, 2005.
2. Комов, М. С. Противоречия, проблемы и предпосылки региональной экономической интеграции // *Сегодня и завтра российской экономики*. 2017. № 83–84. С. 83–90.
3. Комов, М. С. Исследование сущности внешнеэкономической деятельности и её роли в развитии национальной экономики // *Экономика и предпринимательство*. 2017. № 8-2 (85). С. 706–710.
4. Нехорошков, В. П. Интернационализация транспортного комплекса как фактор интеграции России в мировую экономику : дис. ...д. э. н. – М. : МГУ им. М.В. Ломоносова, 2015.
5. Комов, М. С., Глебашев, К. А., Перегонцева, Ю. А. Инновации и инновационное предпринимательство как фактор международной конкурентоспособности отечественного бизнеса // *Молодой ученый*. 2017. № 26 (160). С. 121–124.
6. Индикаторы цифровой экономики : 2018 : стат. сборник / Г. И. Абдрахманова, К. О. Вишневский, Г. Л. Волкова, Л. М. Гохберг и др. // *Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики»*. – М. : НИУ ВШЭ, 2018.
7. Шипкова, О. Т., Пророкова, О. А. Мировая экономика : учеб. пособие / О.Т. Шипкова, О.А. Пророкова. – М. : РХТУ им. Д. И. Менделеева, 2009.
8. Moschovou, T. P., Giannopoulos, G. A. Modeling Freight Mode Choice in Greece // *Transport Research Arena*. 2012. Vol. 48. P. 597–611. Lakshmanan, T. R., Anderson, W. P. *Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US Department of Transportation, Federal Highway Administration. Center for Transportation Transport and Regional Development // European Transport Economics ; Ed by J. Studies, Boston, 2002.*
9. Hesse, M., Rodrigue, J-P. *The transport geography of logistics and freight distribution*.
10. Ефимова, Е. Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона : международный аспект // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 5. – СПб. : Экономика, 2009.*
11. Дубровская, Ю. В., Копнинцева, Н. М., Поздеева, А. Н. Транспортная инфраструктура как фактор экономического роста региона // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2015. С. 293–296.
12. Научные исследования современных ученых // *XV Международная научно-практическая конференция*. – М. : Издательство «Олимп», 2016.
13. Орлов, С. В. Территориальные особенности организации транспорта Приморского региона : дис. ... к. г. н. – Калининград, 2014.
14. Заостровских, А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // *Региональные проблемы*. 2016. Т. 19. № 2. С. 60–65.
15. Rietveld, P., Nijkamp, P. *Transport and Regional Development // European Transport Economics ; Ed by J. Polak, A. Heertje. – Blackwell Publishers, 1993. P. 134.*
16. Brodin, A. *Ports in Transition in Countries in Transition // Göteborg University. 2000. P. 24.*
17. Harris, C. C. *New developments and extensions of the multiregional multi-industry forecasting model // Journal of Regional Science*. 1980. P. 159–171.
18. Samuelson, P. *The transfer problem and transport costs : the terms of trade when impediments are absent // Economic Journal*. 1952. Vol. 2. P. 278–304.
19. Глухоманова, А. А. Влияние изменений в системе регулирования грузовыми перевозками на развитие внешнеэкономической деятельности (на примере Дальневосточного региона) // *Транспортное дело России*. 2015. С. 249–250.

References:

1. Smitienko, B. M., Kuznetsova, T. A. *Contradictions of the globalization of the world economy. Modern anti-globalism and alter globalization : Monograph. – Moscow : MGUP, 2005.*
2. Komov, M. S. *Contradictions, problems and prerequisites for regional economic integration // Today and tomorrow of the Russian economy*. 2017. No. 83–84. P. 83–90.
3. Komov, M. S. *The study of the essence of foreign economic activity and its role in the development of the national economy // Economics and Entrepreneurship*. 2017. No. 8-2 (85). P. 706–710.
4. Nephoroshkov, V. P. *Internationalization of the transport complex as a factor in Russia's integration into the world economy : Dis. ...Doctor of Economics. – M. : Moscow State University by M.V. Lomonosov, 2015.*
5. Komov, M. S., Glebashev, K. A., Peregonitseva, Yu. A. *Innovations and innovative entrepreneurship as a fac-*

- tor of international competitiveness of domestic business // *Young scientist*. 2017. No. 26 (160). P. 121–124.
6. *Indicators of the digital economy : 2018 : statistical collection* / G.I. Abdrakhmanova, K.O., Vishnevsky, G.L. Volkova, L.M. Gokhberg and others / *Issled. University Higher School of Economics*. – Moscow : NIU HSE, 2018.
7. Shipkov, O. T., Prokokova, O. A. *World economy : Textbook* / O.T. Shipkov, O.A. Prokokova. – M. : RHTU them. D. I. Mendeleev, 2009.
8. Moschovou, T. P., Giannopoulos, G. A. *Modeling Freight Mode Choice in Greece* // *Transport Research Arena*. 2012. Vol. 48. P. 597–611.
9. Lakshmanan, T. R., Anderson, W. P. *Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US Department of Transportation, Federal Highway Administration. Center for Transportation Transport and Regional Development* // *European Transport Economics ; Ed by J. Studies*. – Boston, 2002.
10. Hesse, M., Rodrigue, J.-P. *The transport geography of logistics and freight distribution*
11. Efimova, E. G. *The role of transport in the economic development of the region: the international aspect* // *Herald of the St. Petersburg University. Series 5. Economics*, 2009.
12. Dubrovskaya, Yu. V., Kopnintseva, N. M., Pozdeeva, A. N. *Transport infrastructure as a factor of the region's economic growth* // *Humanitarian, socio-economic and social sciences*. 2015. P. 293–296.
13. *Scientific research of modern scientists / XV International Scientific and Practical Conference*. – Moscow : Olimp Publishing House, 2016.
14. Orlov, S. V. *Territorial features of the organization of transport in the coastal region : Dis. ...Ph. D.* – Kaliningrad, 2014.
15. Zaostrovsky, A. *Methods for Measuring the Efficiency of Transport Links of Seaports with Inner Regions* // *Regional problems*. 2016. T. 19. No. 2. P. 60–65.
16. Rietveld, P., Nijkamp, P. *Transport and Regional Development* // *European Transport Economics ; Ed by J. Polak, A. Heertje* // Blackwell Publishers, 1993. P. 134.
17. Brodin, A. *Ports in Transition in Countries in Transition* // Göteborg University. 2000. P. 24.
18. Harris, C. C. *New developments and extensions of the multiregional multi-industry forecasting model* // *Journal of Regional Science*. 1980. P. 159–171.
19. Samuelson, P. *The transfer problem and transport costs : the terms of trade when impediments are absent* // *Economic Journal*. 1952. Vol. 2. P. 278–304.
20. Gluhomanova, A. A. *Influence of changes in the system of regulation by cargo transportation on the development of foreign economic activity (on the example of the Far Eastern region)* // *Transport business of Russia*. 2015. P. 249–250.