

УДК 332.146.2

МЕСТО И РОЛЬ ПРИГРАНИЧНЫХ АГЛОМЕРАЦИЙ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

Бредихин Антон Викторович,

канд. ист. наук, старший научный сотрудник Центра политологических исследований,
Финансовый университет, Москва, Россия
dyachkino@yandex.ru

Аннотация. Процесс евразийской интеграции на постсоветском пространстве приобретает эффективный институт локальной интеграции, в роли которого выступают приграничные агломерации. Трансграничные города обладают широким диапазоном интеграционных сфер, в частности, они не ограничиваются исключительно экономической отраслью, как это происходит в ЕАЭС, а выстраивают формы сотрудничества в социальной политике, демографических и миграционных процессах, вопросах экологии и логистики, транспортного сообщения. Они имеют возможность выступить в качестве точек роста региона и страны либо со временем обрести статус международного города, обладающего значимым политическим и экономическим влиянием в рамках макрорегионального пространства, как, например, Сингапур или Шанхай в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В данном вопросе нам видится возможность применения опыта Европейского союза в плане реализации региональной и местной политики. Благодаря широким полномочиям приграничных образований региональные и муниципальные сообщества выступают субъектами, влияющими на наднациональные процессы, ввиду чего возникает потребность в создании представительного органа – Комитета регионов ЕАЭС, в числе участников которого могут оказаться как регионы, так и агломерации. Благодаря сравнительному анализу мы рассматриваем наиболее перспективные приграничные агломерации ЕАЭС, в частности Донецко-Макеевскую агломерацию, агломерацию «Большой Сочи», инициативу «Алматы-Бишкек», Владивостокскую агломерацию. В ЕАЭС на сегодняшний день не институционализирована форма приграничного агломеративного сотрудничества. На наш взгляд, это недостаток современных наднациональных интеграционных процессов на постсоветском пространстве, предпосылки к решению которых и будут представлены в статье.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; агломерации; приграничье; интеграция; экономика.

THE PLACE AND ROLE OF CROSS-BORDER AGGLOMERATIONS IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Bredikhin A.V.,

candidate of historical sciences, senior researcher, Center for political studies, Financial University, Moscow, Russia
dyachkino@yandex.ru

Abstract. The process of Eurasian integration in the post-Soviet space has become an effective institution for local integration, which are the border of the agglomeration. Cross-border cities offer a wide range of integration areas, in particular, they are not only the economic sector, as is happening in the EAEC, and build forms of cooperation in social policy, demographic and migration processes, environmental issues and logistics, transportation. They have the opportunity to act as points of growth in the region and the country, or over time acquire the status of international city with a significant political and economic influence in the framework of macro-regional spaces, such as Singapore or Shanghai in the Asia-Pacific region. In this issue we see the possibility of using the experience of the European Union in the implementation plan regional and local policies. Thanks to the wide powers of the border formations of the regional and municipal communities are subjects of influencing supranational processes. In mind that there is a need to create a representative body – the Committee of the regions EEU, the number of participants who can be both the regions and the Metropolitan area. Through comparative analysis, we consider the most promising cross-border agglomeration of the EEU, in particular, Donetsk-Makiivka agglomeration, agglomeration of

the Big Sochi, the initiative "Almaty-Bishkek", the Vladivostok agglomeration. The EEU to date, no institutionalized form of cross-border cooperation agglomerative. In our opinion, is the lack of a modern supranational integration processes in the former Soviet Union, the preconditions for the solution of which will be presented in the article.

Keywords: Eurasian Economic Union; agglomeration; borderland; integration; economy.

1 января 2015 г. вступил в силу Договор о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС) между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан. 2 января 2015 г. к Договору присоединилась Республика Армения, а 12 августа 2015 г. — Республика Киргизия.

На сегодняшний день ЕАЭС выступает международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъективностью, и основным Центром интеграции стран на постсоветском пространстве. В зоне ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики [1].

С одной стороны, ЕАЭС выступает в качестве проекта по формированию «Большой Европы» от г. Лиссабона до г. Владивостока. С другой стороны, данное наднациональное образование участвует в создании «Большой Евразии» благодаря подписанию ряда договоров о зонах свободной торговли с государствами — не членами ЕАЭС и вовлечению КНР в совместные интеграционные проекты.

Процесс формирования наднациональных образований, будь то ЕС либо проходящий свое становление ЕАЭС, идет совместно с процессом локальной интеграции. Она выражается в создании форм сотрудничества между приграничными регионами и муниципалитетами стран — участниц транснационального объединения.

К числу наиболее популярных способов приграничной кооперации стоит отнести еврорегионы и агломерации. Первая форма сотрудничества получила широкое распространение в ЕС и активно применяется при укреплении межрегиональных связей РФ со своими западными соседями. Например, созданы еврорегионы «Карелия», «Балтика», «Неман», «Донбасс», «Днепр», «Слобожанщина» и другие, которые объединяют приграничные регионы и муниципалитеты РФ, Финляндии, Эстонии, Литвы, Латвии, Польши, Белоруссии,

Украины. Еврорегионы являются участниками Ассоциации европейских приграничных регионов и вовлечены в программы финансовой поддержки трансграничной интеграции.

Вторая форма приграничной кооперации имеет широкое распространение при локальном сотрудничестве стран — участниц ЕАЭС.

В рамках приграничного сотрудничества между странами — участницами ЕАЭС наблюдается процесс сохранения хозяйственных связей, сформированных в период существования Российской империи и СССР. Если Содружество Независимых Государств не в полной мере способствует их укреплению и развитию, то Таможенный союз, Единое экономическое пространство и ЕАЭС выступают важными факторами усиления динамики трансграничных отношений.

Участие приграничных агломераций в процессах наднациональной интеграции соответствует концепции многоуровневого управления. По мнению ее авторов М. Хуге и Г. Маркса, суверенитет в наднациональных образованиях перестает принадлежать исключительно национальным правительствам и перемещается на наднациональный уровень (Евразийская экономическая комиссия) и субнациональный (например, еврорегионы и агломерации) [2].

Трансграничные города получают право или потенциальную возможность участия в политических, экономических, экологических, социальных процессах как национального, так и наднационального масштаба. Они способны выступить в роли каналов представительства интересов и мнений социальных и территориальных групп в институтах ЕАЭС. При этом руководство агломераций и городов принимает решения по широкому спектру вопросов жизни общества, что способствует всеобщей интеграции на локальном уровне [3].

Можно выделить три формы агломеративного приграничного сотрудничества ЕАЭС: 1) агломерации, создаваемые странами — участницами ЕАЭС с государствами постсоветского пространства, стремящимися к членству в Союзе; 2) агломерации между стра-

нами — участницами ЕАЭС и государствами Большой Евразии; 3) агломерации между приграничными городами стран — участниц ЕАЭС (см. таблицу).

Говоря об интеграции в рамках постсоветского пространства, отметим, что повышенным уровнем урбанизации обладает российско-украинская трансграничная зона.

В этом мегарегионе активно развивается межгородская интеграция. Харьков до украинского политического кризиса 2013–2014 гг. оказывал значимое влияние на приграничные районы Белгородской области [4]: Грайворонский, Борисовский и Шебекинский. Студенты Белгородчины до 2014 г. учились в харьковских вузах, а в некоторых селах учили украинский язык наравне с русским.

Сотрудничество Донецко-Макеевской и Ростовской агломераций сейчас носит стратегическое значение для Донбасса, так как предпо-

лагает ряд совместных проектов в социальной сфере, экономике и экологии.

По аналогии выстраиваются отношения между г. Луганском и российскими городами Каменск-Шахтинский (через г. Краснодар) и Миллерово (при восстановлении движения через пгт Станично-Луганский), что способствует формированию «треугольника экономического роста» между севером Ростовской области и Луганской Народной Республикой благодаря функционированию промышленного кластера. На юге в рамках Восточно-Донбасской агломерации (опорный центр г. Шахты) располагается территория опережающего социально-экономического развития «Гуково» и проектируемая, но не утвержденная Правительством РФ Красносулинская экономическая зона [5].

Территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Гуково» создана в рамках развития моногорода Гуково

Перспективные приграничные агломерации ЕАЭС

№ п/п	Перечень перспективных приграничных агломераций	Страны, имеющие приграничные агломерационные связи	Города, имеющие агломерационные связи	Расстояние между границами агломерации	Федеральные округа, имеющие агломерационные связи
1	Донецко-Ростовская агломерация	РФ, Украина, Донецкая Народная Республика	Ростов-на-Дону (Р), Новочеркасск (Н), Таганрог (Т), Аксай, Батайск, Донецк (Д), Макеевка и др.	206,8 км (Р – Д); 76,9 км (Р – Т); 42,2 км (Р – Н)	ЮФО
2	Восточно-Донбасская агломерация	РФ, Украина, Луганская народная республика	Шахты (Ш), Гуково (Г), Красный Сулин (К), Новошахтинск (Н)	62,1 км (Ш – Г); 33,5 км (Ш – К); 28 км (Ш – Н)	ЮФО
3	Большой Сочи	РФ, Республика Абхазия	Сочи (С), Туапсе (Т), Гагра (Г)	116,4 км (С – Т); 68,7 км (С – Г)	ЮФО
4	Благовещенск – Хэйхэ	РФ, Китайская Народная Республика	Благовещенск, Хэйхэ	5 км	ДФО
5	Владивостокская агломерация	РФ, Китайская Народная Республика	Владивосток (В), Находка (Н), Уссурийск (У)	173,5 км (В – Н); 90 км (В – У)	ДФО
6	Омск – Петропавловск	РФ, Республика Казахстан	Омск, Петропавловск	286 км	СФО
7	Коридор Алматы – Бишкек	Республика Казахстан, Республика Киргизия	Алматы, Бишкек	235,5 км	СФО

Ростовской области. В этих целях руководством региона привлечены инвестиции и планируется создание до 5 тысяч новых рабочих мест. Срок работы ТОСЭР определен 10 годами, но может быть продлен на 5 лет в случае эффективных показателей деятельности.

В целях повышения инвестиционной привлекательности данного региона налоговая ставка по налогу на прибыль организаций, подлежащему зачислению в федеральный бюджет, в течение первых 5 лет равна 0%, страховые взносы в Пенсионный фонд снижены до 6%, в Фонд социального страхования — до 1,5%, Фонд обязательного медицинского страхования — до 0,1%; установлен нулевой коэффициент при расчете НДС на первые 2 года работы. К числу приоритетных видов экономической деятельности отнесены растениеводство, животноводство, производство напитков, текстильных и металлургических изделий, автотранспортных средств, мебели и др. [6].

Для обеспечения работы территории опережающего роста руководством г. Гуково будет построена мощная водораспределительная станция объемом 150 тыс. куб. м/час, увеличены региональные субсидии на подключение к энергосетям до 80%, отремонтировано 25 км дороги М4 «Дон». Поиск потенциальных инвесторов осуществляет Агентство инвестиционного развития Ростовской области.

В граничащем с Ростовской областью Краснодарском крае к числу крупных урбанистических центров с приграничным сотрудничеством следует отнести агломерацию «Большой Сочи», которая включена в Стратегию социально-экономического развития Южного федерального округа до 2020 г. Агломерация объединяет 145 км Черноморского побережья, в том числе регион от г. Туапсе до г. Адлера и Гагрский район Республики Абхазия.

Сочинская (Сочинско-Туапсинская, по мнению ряда исследователей [7]) курортная агломерация занимает центральное положение в международной Черноморской курортной агломерации. Она формирует единый кластер с курортами Крыма и имеет налаженное сообщение с турецким побережьем. Усиленная застройка северных муниципалитетов Республики Абхазия позволяет говорить о создании абхазского пригорода г. Сочи, что может рассматриваться официальным Сухуми как важ-

ный фактор в процессе укрепления сотрудничества с РФ и реализации Договора между РФ и Республикой Абхазия о союзничестве и стратегическом партнерстве от 24 ноября 2014 г.

Реализация международного формата агломерации «Большой Сочи» в контексте черноморского сотрудничества позволяет сформировать единую экономическую связку с городом-побратимом — турецким Трабзоном. Сегодня между торгово-промышленными палатами городов установлены тесные экономические отношения, развивается паромное и теплоходное сообщение, а в г. Трабзоне работает российское консульство [8].

Дальнейшее развитие агломерации может способствовать изменению административно-территориального формата г. Сочи. Согласно своему уставу муниципальное образование город-курорт Сочи — курорт федерального значения на территории Краснодарского края РФ.

В то же время перед Олимпийскими играми неоднократно поднимался вопрос изменения статуса города до прямого федерального подчинения, как это было с 27 августа 1948 г. по 3 июня 1958 г., либо создания отдельного от Кубани Черноморского края [9].

В качестве перспективного территориального агломерационного образования может быть рассмотрен Сочинско-Абхазский еврорегион, реализуемый в формате трансграничной агломерации через формирование собственных каркасных связей. Этот процесс позволяет включить Абхазию, получившую признание в ЕАЭС только от РФ, в процесс евразийской интеграции. Данная форма сотрудничества вписывается в концепцию Черноморского экополиса, объединяющего все побережье от Крыма до Абхазии [10].

ЕАЭС приобретает роль крупнейшей интеграционной организации на постсоветском пространстве. Потому формирование приграничных агломераций с республиками бывшего СССР выступает одним из факторов расширения ЕАЭС и принятия в его состав новых членов.

По аналогии шло развитие ЕС, страны-участницы которого создавали со странами-кандидатами общие еврорегионы. Последние несли функцию локальной евроинтеграции путем распространения европейского права и стандартов сначала на приграничные регионы страны-кандидата, а после — и на страну

в целом. Такое развитие может быть охарактеризовано теорией «диффузии региональных инноваций», которую впервые выдвинул шведский ученый Т. Хегерstrand.

Согласно данной теории, региональные инновации — есть рассеивание по территории новых видов продукции, технологий, опыта и т.д.

Диффузия может быть трех видов:

- диффузия расширения — равномерное распространение по всем направлениям от точки возникновения;
- диффузия перемещения — распространение в определенном направлении;
- смешанный тип.

В данном случае можно рассматривать сочетание всех трех типов диффузии, так как наблюдается процесс экономической интеграции стран, который дополняется локальными формами интеграции в социокультурной, экологической и политической сферах.

Кроме того, активное формирование международных социально-экономических контактов посредством трансграничных агломераций можно рассматривать через призму теории полюсов роста французского экономиста Ф. Перу, которая обосновывает формирование ведущих отраслей на территории как полюсов притяжения факторов производства, что, в свою очередь, обеспечивает процесс наиболее эффективного использования этих факторов.

Приграничные агломерации несут дополнительную функцию легитимизации на международно-правовой арене государств, определивших евразийский вектор развития, например Республики Абхазия, Донецкой и Луганской Народных Республик.

Выступая на Петербургском международном экономическом форуме — 2016, Президент РФ Владимир Владимирович Путин определил широкие контуры евразийской интеграции: «Мы с нашими партнерами считаем, что Евразийский экономический союз может стать одним из центров формирования более широкого интеграционного контура» [11]. К проекту нового евразийского партнерства российский лидер пригласил КНР, Индию, Пакистан, страны СНГ и ряд других государств.

Говоря об агломеративном сотрудничестве в российско-китайских зонах соприкосновения, выделим существование ряда трансграничных городов: пгт Забайкальск (Читинская область) — г. Манчжурия (Внутренняя Мон-

голия), г. Благовещенск (Амурская область) — г. Хэйхэ (Хэйлунцзян), пгт Пограничный (Приморский край) — г. Суйфэньхэ (Хэйлунцзян).

Первая пара трансграничных городов получила поддержку к развитию со стороны властей в виде межгосударственного инвестиционного проекта по созданию «Русской промышленной экономической зоны» в КНР. В проект включен комплексный индустриально-логистический парк для производства нефте- и углехимической продукции, лесопереработки, химической продукции. Наличие подобного экономического кластера было обусловлено потребностью в переработке российского сырья без его длительной транспортировки по территории Китая. Развитие побратимских отношений между данной парой трансграничных городов видится целесообразным исключительно в русле логистических целей благодаря наличию в пгт Забайкальске пункта пропуска на железной дороге, ведущей в г. Манчжурию, через который в РФ попадает порядка 60% всего китайского импорта. По другим параметрам города слишком асимметричны и не имеют предпосылок к совместной интеграции.

Для развития своих приграничных территорий правительством КНР был принят «План развития Северо-Востока КНР», в котором оговариваются и вопросы взаимодействия между трансграничными городами [12]. Опыт их сотрудничества направлен в первую очередь на сбыт китайских товаров российским предпринимателям, однако китайская сторона анонсирует более широкие перспективы сотрудничества, например в данных населенных пунктах развиваются особые экономические зоны. Ежегодные показатели инвестиций провинции Хэйлунцзян в РФ составили порядка 1 млрд долл. США.

Правительство г. Хэйхэ уже перешло к заявлениям в отношении своих российских соседей: «два государства — один город» и «города-близнецы» [13]. Подобные лозунги обусловлены непосредственной близостью городов, расстояние между которыми 700 метров (по воде), и возможностью решения вопросов в значительно свободной форме ввиду областного статуса г. Благовещенска и заинтересованности китайских властей в продвижении г. Хэйхэ. Однако существует ряд проблем, в число которых входит статусная асимметрия,

темпы урбанизации, дорогая стоимость транспортировки через р. Амур. Частота посещения соседнего города в разы выше у россиян, в то же время у китайцев считается делом редким и предметом гордости [14].

Значимую роль в российско-китайском агломеративном поясе занимает столица Приморья — г. Владивосток. Агломерация «Большой Владивосток» образуется при слиянии Владивостокского, Артемовского, Уссурийского городских округов с Находкой и достигает по численности 1,2 млн человек. Формат ее работы регламентирован региональным законом от 18.11.2014 № 497-КЗ «О перераспределении полномочий между органами местного самоуправления муниципальных образований Приморского края и органами государственной власти Приморского края и внесении изменений в отдельные законодательные акты Приморского края». С точки зрения сотрудничества ЕАЭС и Азиатско-Тихоокеанского региона, агломерация выступает началом важного евразийского транспортного пути — Транссиба, связывающего Японию, Республику Корея, КНДР и Северо-Восточный Китай с Европой. При этом развитие агломерации идет в конкуренции со столицей нового «Великого шелкового пути» — китайского городского округа Ляньюньган [15].

Расширение Владивостокской агломерации возможно в перспективе на юг, вплоть до корейской границы. В этом случае в ее границы войдет пос. Зарубино Хасанского района, куда по предложению Министерства РФ по делам Дальнего Востока будет проложена железнодорожная ветка из китайского городского округа Хунчунь, рельсы которой выполнят по китайским стандартам, что обеспечит быструю доставку грузов в порт. Таким образом, старый центр города превратится в центр деловой активности, а на новых территориях будут развернуты промышленные узлы и международная торговля.

Одной из стратегических задач для Евразийского экономического союза является расширение взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Шанхайской организацией сотрудничества. Потому становление и развитие приграничных агломераций с КНР носит макроэкономический характер, способствуя выходу инвесторов и товаров стран — участниц ЕАЭС не только на рынок

КНР, но и Индокитая, Австралии, Японии, Океании и других стран и регионов.

Говоря о третьей форме приграничных агломераций, выделим среднеазиатское направление. Процесс наднациональной интеграции между РФ и Казахстаном осуществляется без создания локальных мостиков, какими могли выступить еврорегионы, поэтому единственным способом развития локальных форм сотрудничества были определены агломерации. Центрами агломеративной активности в большинстве случаев выступают российские региональные столицы, сотрудничающие с казахстанскими приграничными районами. В качестве инициаторов подобного процесса выступают региональные власти г. Курган, видящие развитие агломерации с прилегающими к границе районами Костанайской и Северо-Казахстанской областей. Аналогичную перспективу открывает для себя и г. Омск, формируя единые экономические кластеры с Петропавловском, Кокшетау и Костанаем. Подобные образования настроены не только на взаимовыгодный товарообмен, но и включение их в состав нового «Великого шелкового пути».

Но если российско-казахстанское сотрудничество носит большей частью проектный характер, то киргизско-казахстанское интеграционное взаимодействие уже получает достаточно конструктивный результат. Сегодня для столицы Киргизии г. Бишкека в числе первоочередных задач стоит формирование собственной городской агломерации, в состав которой войдут села: Сокулок, Гавриловка, Романовка, Лебединовка, Новопокровка и города: Шопоков, Токмок, Кара-Балта, Каинды и Кант. Однако с учетом близости границы с Казахстаном, расстояние до которой составляет 25 км, параллельно разрабатывается концепция международной агломерации. Прилегающая к границе 2,5-миллионная Алматинская агломерация готова к сотрудничеству с киргизской стороной. Два трансграничных города являются де-факто «двойниками», что подкреплено историческими, экономическими и культурными связями.

Актуальным фактором интеграции двух крупных агломераций выступает их транзитная роль на пути поставок товаров из Китайской Народной Республики в Среднеазиатский регион и ЕАЭС в целом. В состав

инициативы «Коридор Алматы — Бишкек» (далее — ИКАБ) также входит Чуйская область Киргизии (имеющая свободную экономическую зону) и Алматинская и Жамбылская области Казахстана, что вовлекает в агломеративный трансграничный проект значительные сельские территории. Развитие экономического коридора в рамках ИКАБ — это использование мультисекторального подхода, фокусирующегося на усилении связанности, с целью соединения двух городов, а также окружающих областей, экономически связанных с городами.

Намерение о сотрудничестве агломераций регламентировано Меморандумом о взаимопонимании по развитию экономического сотрудничества ИКАБ. Деятельность совместной рабочей группы была начата в декабре 2014 г. в Бангкоке (Таиланд) при поддержке Азиатского банка развития и в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. Стороны определились с приоритетами городского развития и долгосрочного планирования, ролью частного сектора, сотрудничеством в области сельского хозяйства, туризма, образования и здравоохранения. При этом если Алматы предлагает высококачественную инфраструктуру и высокую сообщаемость в регионе, то преимуществом Бишкека выступает предоставление условий предпринимательской деятельности, создание условий привлечения иностранных инвестиций. Реализация ИКАБ позволяет осуществить планы казахстанской экономической столицы по превращению в мегаполис, а киргизской столицы — в крупный региональный экономический центр [16].

Учитывая столь активное развитие приграничных агломераций в процессе формирования наднациональных органов управления Евразийского экономического союза, видится целесообразным создание Комитета регионов. В его состав, по аналогии с Европейским союзом, могут войти еврорегионы, развитые реги-

оны, крупные агломерации. Особую роль в работе данного органа способны сыграть приграничные агломерации, такие как инициатива «Коридор Алматы — Бишкек». Комитет будет выступать совещательным органом по вопросам местного самоуправления, приграничного сотрудничества, экономической политики, регулирования миграции и др.

Выводы

Евразийский экономический союз обладает рядом трансграничных агломераций со странами постсоветского пространства, Китайской Народной Республикой; между государствами — членами ЕАЭС. Использование их в качестве формы локальной интеграции может выступить одним из приоритетов политики органов управления ЕАЭС. В рамках приграничных агломераций формируются общие экономические кластеры, социальная сфера и система самоуправления. Кроме того, происходит выравнивание уровня и качества жизни, оптимизируется использование инвестиционных, трудовых, природных ресурсов, миграционных потоков.

К числу наиболее перспективных приграничных агломераций стоит отнести Донецко-Макеевскую агломерацию, агломерацию «Большой Сочи», Владивостокскую агломерацию, инициативу «Коридор Алматы — Бишкек». В настоящее время они обладают нормативно-правовой базой, определяющей сферы сотрудничества сторон, реализуют логистические и транспортные проекты, способствуют установлению контактов между населением по обе стороны границы.

Приграничные агломерации могут войти в созданный Комитет регионов ЕАЭС. Подобный совещательный орган институционализирует участие субъектов локальной интеграции в принятии решений наднациональными органами управления, выступит гарантом защиты интересов социальных групп и территориальных объединений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс] URL: <http://www.eaeunion.org/#about> (дата обращения: 12.07.2016).
2. Hooghe L., Marks G. Multi-level governance and European integration. London: Rowman & Littlefield, 2001. P. 54.
3. Довбыш Е.Г. Города как субъекты интеграции в Европейском Союзе: дис. ... канд. полит. наук. М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 3.

4. Попкова Л.И. Урбанизационные процессы на российско-украинском приграничном пространстве // Ученые записки. 2013. [Электронный ресурс] URL: <http://www.scientific-notes.ru/pdf/031-036.pdf> (дата обращения: 12.07.2016).
5. ИА REGNUM. [Электронный ресурс] URL: <https://regnum.ru/news/economy/2143184.html> (дата обращения: 12.07.2016).
6. Официальный портал Правительства Ростовской области. [Электронный ресурс] URL: <http://www.donland.ru/economy/Invest/TOR-Gukovo/?pageid=129060> (дата обращения: 12.07.2016).
7. Козинский О.Ф., Козинская О.В., Шарафутдинов В.Н., Клейменова Н.Н. Значение олимпийского наследия в пилотном проекте Сочинско-Туапсинской курортной агломерации // Academia. Архитектура и строительство. 2015. № 2. С. 85.
8. Бредихин А.В. «Треугольник экономической эффективности» во главе с Большим Сочи // Кавказовед. [Электронный ресурс] URL: <http://www.kavkazoved.info/news/2013/11/25/treugolnik-ekonomicheskoy-effektivnosti-vo-glave-s-bolshim-sochi.html> (дата обращения: 12.07.2016).
9. Бредихин А.В. Некоторые аспекты сочинской идентичности // Кавказовед. [Электронный ресурс] URL: <http://www.kavkazoved.info/news/2013/11/04/nekotorye-aspekty-sochinskoj-identichnosti.html> (дата обращения: 12.07.2016).
10. Лаврова Т.Г., Отто К.Н. Вопросы развития Сочинской городской агломерации // Путь науки. 2015. № 8. С. 43–46.
11. НТВ. [Электронный ресурс] URL: <http://www.ntv.ru/novosti/1636622> (дата обращения: 12.07.2016).
12. Изотов Д.А. Экономика провинции Хэйлунцзян: перспективы развития в контексте реализации целевых программ // Регионалистика. 2015. Том 2. № 4. С. 35.
13. Рыжова Н.П. Кросс-граничные городские агломерации как экономический стимул развития региона // Российский экономический Интернет-журнал. [Электронный ресурс] URL: <http://www.e-rej.ru/Articles/2008/Ryzhova.pdf> (дата обращения: 12.07.2016).
14. Михайлова Е.В. Благовещенск и Хэйхэ: «города-близнецы» как туристический территориальный бренд // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы IV международной научно-практической конференции. Отв. редакторы: Д.В. Буяров, Д.В. Кузнецов, 2014. С. 506.
15. Романов М.Т. Евразийские трансконтинентальные экономические оси и их «восточные плацдармы» // Гуманитарный вектор. 2014. № 2 (38). С. 174.
16. Азиатский банк развития. Операционализация экономических коридоров в Центральной Азии: Исследование на примере Коридора Алматы — Бишкек. Мандалуйонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2014. [Электронный ресурс] URL: <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/158324/economic-corridors-central-asia-ru.pdf> (дата обращения: 12.07.2016).

REFERENCES

1. Official site of the Eurasian Economic Union [Oficial'nyj sajt Evrazijskogo Jekonomicheskogo Sojuza]. Available at: <http://www.eaeunion.org/#about> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
2. Hooghe L., Marks G. Multi-level governance and European integration. London: Rowman & Littlefield, 2001, p. 54.
3. Dovbysh E.G. The cities as subjects of integration in the European Union: dis... edging. it is watered. sciences [Goroda kak sub#ekty integracii v Evropejskom Sojuze: dis... kand. polit. nauk]. Moscow, IMJeMO RAN, 2016, p. 3 (in Russian).
4. Popkova L.I. Urbanizatsionnye processes on the Russian-Ukrainian border space [Urbanizatsionnye processy na rossijsko-ukrainskom prigranichnom prostranstve] // *Uchenye zapiski — Scientific notes*, 2013. Available at: <http://www.scientific-notes.ru/pdf/031-036.pdf> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
5. IA REGNUM. Available at: <https://regnum.ru/news/economy/2143184.html> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
6. Official portal of the Government of the Rostov region [Oficial'nyj portal Pravitel'stva Rostovskoj oblasti]. Available at: <http://www.donland.ru/economy/Invest/TOR-Gukovo/?pageid=129060> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
7. Kozinskij O.F., Kozinskaja O.V., Sharafutdinov V.N., Klejmenova N.N. Value of the Olympic heritage in a pilot project of the Sochi and Tuapse resort agglomeration [Znachenie olimpijskogo nasledija v pilotnom proekte

- Sochinsko-Tuapsinskoj kurortnoj aglomeracii] // *Academia. Arhitektura i stroitel'stvo — Academia. Architecture and construction*, 2015, no. 2, p. 85 (in Russian).
8. Bredihin A. V. "Triangle of cost efficiency" led by Greater Sochi [«Treugol'nik jekonomicheskoj jeffektivnosti» vo glave s Bol'shim Sochi] // *Kavkazoved — Caucasiologist*. Available at: <http://www.kavkazoved.info/news/2013/11/25/treugolnik-ekonomicheskoj-effektivnosti-vo-glave-s-bolshim-sochi.html> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
 9. Bredihin A. V. Some aspects of the Sochi identity [Nekotorye aspekty sochinskoj identichnosti] // *Kavkazoved — Caucasiologist*. Available at: <http://www.kavkazoved.info/news/2013/11/04/nekotorye-aspekty-sochinskoj-identichnosti.html> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
 10. Lavrova T. G., Otto K. N. Questions of development of the Sochi city agglomeration [Voprosy razvitija Sochinskoj gorodskoj aglomeracii] // *Put' nauki — Way of science*, 2015, no. 8, pp. 43–46 (in Russian).
 11. NTV. Available at: <http://www.ntv.ru/novosti/1636622> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
 12. Izotov D. A. Economy of the Province of Heilongjiang: the prospects of development in the context of implementation of target programs [Jekonomika provincii Hjejlungdzjan: perspektivy razvitija v kontekste realizacii celevyh program] // *Regionalistika*, 2015, vol. 2, no. 4, p. 35 (in Russian).
 13. Ryzhova N. P. Cross-boundary city agglomerations as economic incentive of development of the region [Kross-granichnye gorodskie aglomeracii kak jekonomicheskij stimul razvitija regiona] // *Rossijskij jekonomicheskij Internet-zhurnal — Russian economic Online magazine*. Available at: <http://www.e-rej.ru/Articles/2008/Ryzhova.pdf> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).
 14. Mihajlova E. V. Blagoveshchensk and Heihe: "twin cities" as tourist territorial brand [Blagoveshhensk i Hjejhje: «goroda-bliznecy» kak turistichekij territorial'nyj brend] / *Rossija i Kitaj: istorija i perspektivy sotrudnichestva. Materialy IV mezhdunarodnoj nauchno-praktičeskoj konferencii — Russia and China: history and prospects of a cooperation. Materials IV of the international scientific and practical conference* / ed. D. V. Bujarov, D. V. Kuznecov, 2014, p. 506 (in Russian).
 15. Romanov M. T. Euroasian transcontinental economic axes and them «east bases [Evrazijskie transkontinental'nye jekonomicheskie osi i ih «vostochnye placdarmy»] // *Gumanitarnyj vector — Humanitarian vector*, 2014, no. 2 (38), p. 174 (in Russian).
 16. Asian Development Bank. Operationalization of economic corridors in Central Asia: A research on the example of the Corridor of Almaty-Bishkek. Мандалуйонг, Philippines: Asian Development Bank, 2014 [Aziatskij bank razvitija. Operacionalizacija jekonomicheskikh koridorov v Central'noj Azii: Issledovanie na primere Koridora Almaty — Bishkek. Mandalujong, Filippiny: Aziatskij bank razvitija, 2014]. Available at: <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/158324/economic-corridors-central-asia-ru.pdf> (Accessed 12 July 2016) (in Russian).