

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ЇХ РОЛЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

ДАВТЯН К. В.

УДК 339.9:656.13

Давтян К. В. Теоретичні основи функціонування міжнародних транспортних коридорів та їх роль в економіці України

У статті проведено аналіз теоретичних основ функціонування міжнародних транспортних коридорів. Особливу увагу приділено транзитним можливостям України, їх сучасним недолікам, можливим шляхам покращення. Показано взаємозалежність між інвестуванням в транспортну інфраструктуру та динамікою обсягів перевезення вантажів територією України. Запропоновано перспективні напрями покращення транзитних можливостей України.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, транзитний потенціал, перевезення вантажів, інвестування транспортної інфраструктури.
Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 10.

Давтян Катерина Вікторівна – аспірантка, кафедра міжнародних економічних відносин, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)
E-mail: khanovaelena@ukr.net

УДК 339.9:656.13

Давтян Е. В. Теоретические основы функционирования международных транспортных коридоров и их роль в экономике Украины

В статье проведен анализ теоретических основ функционирования международных транспортных коридоров. Особое внимание уделено транзитным возможностям Украины, их современным недостаткам, возможным путям улучшения. Показана взаимозависимость между инвестированием в транспортную инфраструктуру и динамикой объемов перевозки грузов по территории Украины. Предложены перспективные направления улучшения транзитных возможностей Украины.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транзитный потенциал, грузоперевозки, инвестирование транспортной инфраструктуры.
Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Библ.:** 10.

Давтян Екатерина Викторовна – аспирантка, кафедра международных экономических отношений, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина)
E-mail: khanovaelena@ukr.net

UDC 339.9:656.13

Davtyan Y. V. The Theoretical Foundations of the International Transport Corridors and their Role in the Economy of Ukraine

The analysis of the theoretical foundations of the international transport corridors is discussed. Particular attention is given to transit opportunities of Ukraine, their current shortcomings, possible ways of improvement. The correlation between investment in transport infrastructure and dynamic freight volumes through Ukraine is shown. The perspective directions for improving transit facilities in Ukraine is offered.

Key words: international transport corridors, transit capacity, cargo, transport infrastructure investment
Pic.: 2. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 10.

Davtyan Yekaterina V. – Postgraduate Student, Department of International Economic Relations, V. N. Karazin Kharkiv National University (pl. Svobody, 4, Kharkiv, 61022, Ukraine)
E-mail: khanovaelena@ukr.net

Система міжнародних транспортних коридорів (МТК) сьогодні активно розвивається в усьому світі, насамперед у Європі, що багато в чому пов'язано з глобалізацією світової економіки та переміщенням промислових підприємств з Європи до Азії та Африки. Це зумовлює їх вплив на стан промислової, продовольчої, демографічної, військової та технологічної безпеки країни, територією якої вони проходять. Україна володіє одним з найвищих у Європі транзитним рейтингом, має всі можливості для інтенсивного розвитку мережі МТК та отримання від цього значного прибутку. На жаль, транзитний потенціал країни використовується не повністю. Пошуки шляхів підвищення його використання являє собою важливе, у науковому і практичному відношенні, завдання науковців і практиків, що зумовлює актуальність обраної теми дослідження.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, посилить ефективність використання транзитного по-

тенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах.

Дослідження різних аспектів розвитку транспортної галузі, у тому числі міжнародних транспортних коридорів в Україні, віддзеркалене у працях О. Бакаєва, С. Пірождкова, В. Ревенка, С. Кроля, В. Новікової, В. Міроненко, В. Мірошко, Л. Позднякової, Н. Якименко та інші. Особливо слід відзначити праці О. Бакаєва, С. Пірождкова та В. Ревенка, в яких міжнародні транспортні коридори розглядаються як особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [1]. Н. Якименко розглядає питання щодо пріоритетних напрямків розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України [2].

Ю. Ремигою здійснено оцінку транспортної інфраструктури України шляхом аналізу основних показників діяльності транспортної системи України [3]. Л. Позднякова дослідила особливості формування міжнародних транспортних коридорів в Україні [4].

Метою нашого дослідження є теоретичне обґрунтування функціонування міжнародних транспортних коридорів та їх ролі в економіці України.

За період існування України як незалежної держави активно відбувалися процеси інтеграції до міжнародної транспортної системи, пройшли зміни характеристик та напрямків транспортних потоків тощо. Але на відміну від розвинутих країн Україна значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на формування її національної конкурентоспроможності та вітчизняних промислових підприємств.

Розвиток світової економіки характеризується процесами глобалізації та регіоналізації. Глобалізація визначається як формування всеохоплюючої системи взаємозв'язків між елементами світового господарства, у першу чергу транснаціональними корпораціями, внаслідок часткової втрати державними кордонами бар'єрної функції [5]. В умовах глобалізації зростає взаємозалежність національних економік, розвивається та поширюється міжнародна торгівля, зростає кількість міжнародних виробничих компаній, розширюється міжнародний потік капіталу у вигляді прямих інвестицій, збільшується кількість придбань та злиття підприємств, розвиваються глобальні системи транспорту і комунікацій.

Швидке зростання міждержавних економічних і культурних зв'язків, а також необхідність покращення та здешевлення міжнародного сполучення за рахунок підвищення узгодженості у розвитку та експлуатації взаємодіючих ланцюжків транспортної інфраструктури різних країн поклали початок розбудові системи міжнародних транспортних коридорів, під якими розуміється система інституційних, технічних, технологічних і географічних елементів, що забезпечує значні перевезення вантажів на міжнародному рівні різними видами транспорту [6].

На думку Пірожкова С. [1], під міжнародними транспортними коридорами слід вважати маршрути, проходження якими є особливо сприятливим для вантажовідправника і вантажоодержувача, що досягається зручними умовами оформлення вантажоперевезень і наявністю відповідної інфраструктури, які забезпечують оперативне проходження вантажу, його кількісне і якісне зберігання.

Міжнародні транспортні коридори, на думку І. Дахно, можна представити як маршрут або напрямок двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, під контролем та з конкурентоспроможними вартісними показниками або як сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів в напрямках, мають велику концентрацію в міжнародних сполученнях [7].

Натомість, Н. Якименко вважає, що МТК це імпульсивний направлений рух транспортних потоків (усіх видів транспорту) переміщення вантажів через розвинену систему торговельно-транспортних логістичних центрів у міжнародному мультимодальному транспортному сполученні, організований на принципах «від дверей до дверей» і «точно в строк», направлений на інтеграційні процеси підприємств транспорту і промисловості в міжнародні економічні відносини. При

цьому під імпульсивним направленим рухом слід розуміти дискретність поставок в мережі МТК [2].

Таким чином, МТК можна вважати комплексом наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання та устаткування рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих і нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

До найбільших переваг міжнародних транспортних коридорів перш за все слід віднести [8]:

1. Суттєве джерело наповнення Державного бюджету, що впливає на національні інтереси в економічній сфері, слугують передумовою сталого економічного росту та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

2. Національна безпека країни у соціальній та гуманітарній сферах, оскільки МТК дають змогу створити нові робочі місця в регіонах, сприяють покращенню життєвого рівня населення, створюють передумову для подолання бідності і надмірного майнового розшарування в суспільстві, сприяють збереженню та зміцненню демографічного і трудового потенціалу країни, підвищенню рівня соціального захисту людини тощо.

3. Запровадженням високих європейських стандартів як у сфері транспорту, так і в інших галузях економіки країни. Країни змушені переходити на ці стандарти, щоб виступати активними гравцями ринку міжнародних перевезень. МТК можуть бути прикладом для наслідування, зокрема, у питаннях дотримання вимог безпеки на транспорті, організації перевезень тощо.

4. Розміщення виробництв поблизу розвинутої транспортної мережі, і насамперед МТК, є запорукою їхньої конкурентоспроможності на міжнародних ринках. Це пов'язано, перш за все, зі швидкістю, надійністю постачання товарів споживачам та оперативного забезпечення потребою підприємств у сировині та комплектуючих

Отже, можна зробити висновок, що транспорт виступає ключовою ланкою соціально-економічної системи країни, належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе підвищення добробуту суспільства. Транспорт пов'язує між собою галузі економіки, сферу виробництва зі сферою споживання та має різнобічний характер, який створює найтісніший взаємозв'язок між розвитком транспорту та інших сфер економіки. Соціально-економічний розвиток регіонів і країни залежить від рівня забезпеченості інфраструктурою. Чим він вищий, тим кращі можливості вони мають для подальшого розвитку, розміщення нових виробництв, створення більш сприятливих умов для економічного розвитку.

Транзитний потенціал транспортної системи залежить не тільки від технічних характеристик транспортних засобів, мереж і інфраструктури, але і значною мірою від рішень за погодженням параметрів транспортних потоків, які обслуговує транспортна система, їх координатії та інтеграції.

Проблема визначення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків виходить за межі власних інтересів України у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Лише ця територіальна особливість України може визначити пріоритети розвитку країни у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу та іншими міжнародними інституціями.

Україна має спільні кордони з шістьма країнами Європи та Російською Федерацією, що створило для неї унікальну позицію як транстериторіальної зони з високим транзитним потенціалом. За оцінками англійського інституту Rendall, проведеними у 1998 р., Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Польща, Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія [2, 3]. Нові перспективи для розвитку транзитних транспортно-розподільчих функцій України пов'язані з формуванням Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС) – регіональної інтеграції, що охоплює 11 причорноморських і сусідніх з ними держав.

Тому вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему міжнародних транспортних коридорів.

Створення та розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визначено пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [2, 3, 9].

Основи розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів до 2015 р. і поєднання із загальноєвропейською мережею визначені в «Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», затвердженій постановою КМУ від 04.08.1997 р. № 821 та Програмі створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 1998 – 2005 рр., затвердженій Постановою КМУ від 20.03.1998 № 346.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури характеризує транзитні можливості країни, а їхня реалізація позитивно позначається на рентабельності ряду галузей економіки. Зокрема, простежується тенденція досягнення найвищої рентабельності саме в тих галузях, які пов'язані з транзитною властивістю України: на транспорті й у зв'язку – 37,5%, у постачанні й збуті – 22,7%, заготівлі – 21,3% [10]. У промисловості та сільському господарстві рентабельність становить близько 10%. Наведені дані підтверджують факт, що для піднесення української економіки потрібно повною мірою використати транзитний потенціал.

Через територію України щороку проходить до 59 млн т транзитних вантажів (включаючи нафту, газ і аміак). Експертна оцінка потенційних можливостей нашої країни становить 220 млн т транзитних вантажів. Фахівці вважають, що цього показника можна досягти за умови перегляду тарифної політики держави [8].

Транзитний потенціал України посилюють паромні переправи, дві з яких – Іллічівськ – Варна (Болгарія) і Крим – Кавказ – функціонують, а третя – через Дунай, між Орлівкою (Україна) та Ісакія (Румунія) – перебуває на стадії проектно-розробки.

Україну перетинають потужні міжнародні транзитні й експортно-імпортні вантажопотоки. Найбільший серед них вантажопотік Захід – Схід, що з'єднує країни Європи з Росією та Закавказьким регіоном. Ця магістраль є найкоротшим залізничним шляхом із Центральної та Східної Європи на Північний Кавказ і Закавказзя, а з комбінованими перевезеннями (різними видами транспорту) – також і до Казахстану та Середньої Азії. Вантажопотоки за цим напрямом представлені переважно транзитними вантажами (нафта і нафтопродукти, метали, хімічні продукти, бавовна), а також експортними товарами (чорні метали, продукти хімічної промисловості).

Більша частина вантажопотоків сходиться до портових комплексів України, зокрема портів: Одеса, Іллічівськ, Південний, які фіксують транспортні зв'язки Північ – Південь, що з'єднують Росію та інші країни СНД із Середземномор'ям та Світовим океаном. До Миколаївського та Херсонського портів сходяться переважно транзитні та експортні вантажі, в яких переважають хімічні продукти, мінеральні добрива та будівельні матеріали. Подібні за обсягами вантажопотоки переробляють дунайські порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, що зв'язують Дунайську систему водних шляхів з Чорноморським та Середземноморським басейном.

В Україні триває інтенсивний пошук найефективнішого використання транзитного потенціалу країни, зокрема її приморських регіонів. Територія України та її транспортні магістралі фігурують у численних проектах міжнародних транспортних коридорів. Всього в межах схеми міжнародної транспортної мережі України запропоновано 8 транспортних коридорів.

Однак у цілому аналіз структури транзитних перевезень в Україні за 2011 р. (рис. 1) свідчить, про те, що найбільші транзитні обсяги перевезень припадають на трубопровідний та залізничний транспорт, а можливості морського, автомобільного та авіатранспорту практично не використовуються і в цілому можна констатувати, що транзитні можливості України майже не задіяні.

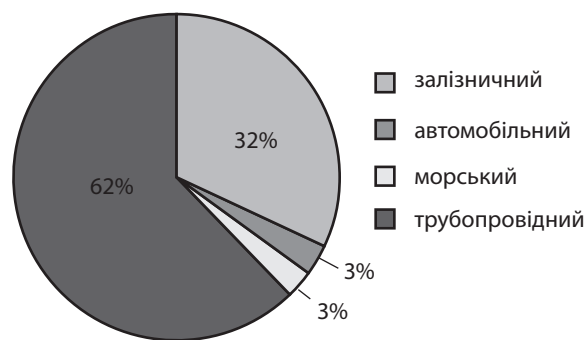


Рис. 1. Структура транзитних перевезень України [10]

Вагомою проблемою, орієнтованою на транзитні можливості України в останні часи, є постійне оновлен-

ня альтернативних варіантів імпортування енергоносіїв. Причорноморський регіон розглядають як вузловий щодо можливих напрямів транспортування до Європи нафти з країн Перської затоки та країн Прикаспійського регіону, а також газу з Ірану.

Український шлях транзиту близькосхідної нафти до Європи має таку схему: до м. Самсуна (турецький порт на південному узбережжі Чорного моря) – нафтопроводом; від м. Самсуна до Одеського нафтотерміналу (танкерними перевезеннями); від Одеси до м. Броди (Львівська область) – нафтопроводом; від Бродів – нафтопроводом «Дружба» до Західної Європи.

Разом з тим, спостерігається достатньо загрозлива тенденція щодо зниження об'ємів перевезення вантажів в Україні (рис. 2).



Рис. 2. Динаміка перевезення вантажів в Україні [10]

Поряд з економіко-політичними та макроекономічними факторами, що зумовлюють падіння, дані, що відображені на рис. 2, ілюструють зростаючу залежність національного господарства України від кризових коливань світової економіки. Тренд-аналіз ідентифікує загальну динаміку щодо зниження об'ємів вантажних пе-

ревезень і діагностує критичну необхідність скоординованих дій українського уряду для виправлення ситуації і використання транзитного потенціалу. Ситуація, що склалась, загороджує втратою вагомих транзитних перевалів і вимагає не тільки зважених політичних рішень, а й високих обсягів інвестування в транспортний сектор для оновлення транзитних потужностей.

З інвестиційних проектів у сфері транспортних послуг в Україні, що пройшли міжнародну експертизу, слід назвати завершення будівництва нафтотерміналу порту Південний (Одеська область), перша черга якого призначена для перевалки 12 млн т нафти на рік і коштуватиме не менше ніж 450 млн дол. (кредит майже на 100 млн дол. від Європейського банку реконструкції і розвитку), а також магістрального нафтопроводу Одеса – Броди довжиною 670 км для сполучення нафтотерміналу з експортним нафтопроводом «Дружба», вартість будівництва якого становить приблизно 25 – 30 млн дол. Можливий прибуток при транспортуванні нафти за новою схемою і повному завантаженні нафтопроводів оцінюється майже в 500 млн дол. щороку.

Незважаючи на окремі проекти, за даними державної служби статистики України, за період 2004 – 2011 рр. фінансування інвестиційних проектів у транспортному секторі знаходиться на досить низькому рівні (табл. 1), а слабо розвинена транспортна інфраструктура не дає змоги повною мірою використати транзитні можливості.

У цілому, ми можемо виокремити ті чинники, що стримують розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів на території України, зокрема: високий рівень зносу основних фондів на всіх видах транспорту, недостатній рівень фінансування розвитку транспорту і транспортної інфраструктури, низький рівень транспортно-логістичного сервісу при організації

Таблиця 1

Тенденції надходження інвестицій в Україну за 2004-2011 рр.

Рік	Показник	Сума інвестицій	
		тис. грн	% від загального обсягу
2004	Усього	75714387	100
	Транспортна складова	15015286	19,8
2005	Усього	93096104	100
	Транспортна складова	16887496	18,1
2006	Усього	125253672	100
	Транспортна складова	20328518	16,2
2007	Усього	188486112	100
	Транспортна складова	31709446	16,8
2008	Усього	233081	100
	Транспортна складова	32558,4	14
2009	Усього	151776,8	100
	Транспортна складова	24555,1	16,2
2010	Усього	171091,9	100
	Транспортна складова	29084,5	17
2011	Усього	238174,6	100
	Транспортна складова	39375,1	16,5

Джерело: [10].

перевезень, митне законодавство, яке ускладнює процедури перевірки і документообігу експортно-імпорتنних вантажоперевезень, недостатній розвиток інформаційної інфраструктури забезпечення вантажоперевезень.

Для виявлення залежностей між обсягами транспортної складової інвестицій до України із загальним обсягом вантажних перевезень, нами проведено регресійно-кореляційний аналіз, результати якого наведено в табл. 2.

Інтерпретація отриманих даних кореляційного аналізу вказують на наявність певної залежності між перевезеннями вантажів та інвестиційними надходженнями. Для кількісного вимірювання такої залежності доцільно оцінити регресійне рівняння за методом найменших квадратів. Отримане рівняння має такий вигляд:

$$Y = -7326 + 102289,7968 + e;$$

$$R^2 = 0,58; DW = 2,11$$

і може бути пояснено таким чином: зростання інвестицій до транспортної складової економіки України призводить до росту об'ємів вантажоперевезень. У такій ситуації державна підтримка транспорту набуває стратегічного значення.

Кореляційна матриця залежностей

Показник	Транспортна складова інвестицій в Україну	Перевезення вантажів, млн т
Транспортна складова інвестицій в Україну	1	
Перевезення вантажів, млн т	0,577396	1

Складено автором.

Виходячи з проведеного дослідження, перспективними напрямками розвитку транзитних можливостей України ми можемо вважати:

- ✦ будівництво великих автомагістралей (в Україні ця мережа розвинена недостатньо як за кількісним, так і за якісним значенням). Крім значного поліпшення всіх технічних характеристик проходження вантажу і пасажиропотоків, це дасть можливість створити десятки тисяч робочих місць, збільшити щорічний прибуток від транзиту вантажів; поживати економічну активність прилеглих до магістралей територій;
- ✦ поширення так званих інтермодальних (багатовидових) перевезень, коли доставка вантажів різними видами транспорту формується в єдиний раціонально організований ланцюг, що доставляє замовнику вантаж з мінімальними витратами за принципами «від дверей – до дверей» і «точно в строк»;
- ✦ створення системи міжнародних транспортних коридорів, яка включає мережу інформаційно-управлінських центрів, що забезпечують раціональну і безперервну доставку вантажів;
- ✦ впровадження швидкісного руху. Сучасний пріоритет розвитку швидкісного руху на залізничному транспорті України охоплює виключно пасажирський рух, був спрямований на проведення чемпіонату Євро-2012 та обмежений формуванням національного швидкісного пасажирського транспортного коридору від Львова до Донецька через Київ, це майже 1300 км з відгалуженням на Харків і в перспективі на Дніпропетровськ. У той же час особливу увагу необхідно приділяти розвитку швидкісного руху до більшості обласних центрів України та впровадженню вантажного руху, який дозволить не тільки утримати, але і збільшити транзитні потоки територією України. Швидкісний вантажний рух передбачає значне збільшення маршрутної швидкості при перевезеннях контейнерів, контрейлерів, швидкопсувних і особливо цінних вантажів за рахунок ряду технічних, технологічних і організаційних заходів.

ВИСНОВКИ

Теоретично обґрунтовано важливу роль міжнародних транспортних коридорів у соціально-економічному розвитку та конкурентоспроможності окремих регіонів та країни в цілому. Доведено залежність використання

Таблиця 2 транзитного потенціалу України від обсягів інвестування у транспортну інфраструктуру. Запропоновано шляхи збільшення ролі міжнародних транспортних коридорів на економіку України. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакаєв О. О. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [Текст] / О. О. Бакаєв, С. І. Пиріжков, В. Л. Ревенко // Стратегічна панорама: журнал Національного інституту проблем міжнародної безпеки. – Київ. – 1999. – № 4.
2. Якименко Н. В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону) [Текст] / Н. В. Якименко. – Харків // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». – 2007. – № 78. – С. 381 – 386.
3. Ремига Ю. С. Аналіз тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України [Текст] / Ю. С. Ремига. – Київ : Збірник наукових праць НАУ. – 2008. – № 20. – С. 263 – 273.
4. Позднякова Л. А. Международные транспортные коридоры и особенность их формирования в Украине [Текст] / Л. А. Позднякова. – Харків // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – 2004. – № 7. – С. 4.
5. Блудова Т. В. Розвиток транзитного потенціалу України: проблеми економічної безпеки [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : спец. 21.04.01 «Економічна безпека держави» / Т. В. Блудова. – К., 2006. – 36 с.
6. Мірошко В. М. Міжнародні транспортні коридори і Україна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/12.APSN_2007/Economics/20623.doc.htm. – Назва з екрану.
7. Дахно І. І. Світова економіка [Текст] : навчальний посібник / І. І. Дахно. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 248 с.
8. Міжнародні транспортні коридори України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.magistral.inc.gi>. – Назва з екрану.
9. Мережа міжнародних транспортних коридорів/Міністерство транспорту та зв'язку України. Діяльність міністерства 2008 [Електронний ресурс] – Режим доступу : www.mintrans.gov.ua/uk/transport/print/. – Назва з екрану.
10. Сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрану.

Науковий керівник – д-р геогр. наук., професор кафедри міжнародних економічних відносин Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
Голіков А. П.