

УДК 332.1 (477.54/.62):[339.92:338.47]

ББК У65.04

Golikov Arthur Pavlovich,
doctor of geography, professor,
head of the department
of international economic relations
of Kharkov National University named after V. N. Karazin,
Ukraine, Kharkov,
e-mail: golikovartur@ukr.net

Ostapchuk Catherine Viktorovna,
postgraduate student of the department
of international economic relations
of Kharkov National University named after V. N. Karazin,
Ukraine, Kharkov,
e-mail: k.ostapchuk@rambler.ru

Голиков Артур Павлович,
д-р географ. наук, профессор,
зав. кафедрой международных экономических отношений
Харьковского национального
университета им. В. Н. Каразина,
Украина, г. Харьков,
e-mail: golikovartur@ukr.net

Остапчук Екатерина Викторовна,
аспирант кафедры международных экономических
отношений Харьковского национального
университета им. В. Н. Каразина,
Украина, г. Харьков,
e-mail: k.ostapchuk@rambler.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ ЕВРОРЕГИОНА «СЛОБОЖАНЩИНА» КАК МЕЖДУНАРОДНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА НА ИНТЕРМОДАЛЬНОМ ПУТИ «ВОСТОК – ЗАПАД»

THE PROSPECTS OF EUROPEAN REGION «SLOBOZHANSCHINA» AS AN INTERNATIONAL LOGISTIC CENTER ON THE INTERMODAL ROUTE «EAST – WEST»

В статье на основе анализа транспортно-географического положения еврорегиона «Слобожанщина» показаны возможности использования его транзитного потенциала в контексте объединения международных транспортных коридоров между Европой и Азией. Выделены сдерживающие факторы в развитии украинско-российского пограничья. Идентифицированы новые направления в развитии международной транспортной системы, что проявляется в создании международных транспортных коридоров, которые представляют собой совокупность наиболее технически и технологически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций.

Предложено формирование трансконтинентального пути, базирующегося на использовании Транссибирской магистрали, а также магистрали, соединяющей Китай через Казахстан с европейской частью России и украинскими железными дорогами.

The thesis is devoted to the possibility of using european region «Slobozhanshchina» in the context of unification of the international transport corridors between Europe and Asia on the basis of the analysis of transport and geographical position of its transit potential. Constraints in the development of Ukrainian-Russian border are highlighted. The new trends are identified in the development of the international transport system, which is manifested in the creation of the international transport corridors, which is a combination of the most technically and technologically advanced communications and transport.

The authors has proposed the formation of a transcontinental road based on the use of the Trans-Siberian Railway, as well as the highway connecting China through Kazakhstan to the European part of Russia and Ukrainian railroads.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, интермодальный путь, региональная политика, «критский коридор», пограничье, глобализация, субрегион, транспортно-экономические связи, транзитный потенциал, еврорегион.

Keywords: international transport corridors, intermodal way, regional policy, «Cretan corridor», borderlands, globalization, sub-region, transport and economic ties, transit potential, european region.

Анализ развития Белгородской и Харьковской областей, формирующих еврорегион «Слобожанщина», указывает на наличие общих моментов, в частности общего исторического прошлого в масштабах одной страны, существования взаимных диаспор, отсутствия языкового барьера, единства территориального пространства, сходства природно-климатических условий и др. Названные реалии являются основополагающими предпосылками для возникновения и активизации межрегионального трансграничного сотрудничества, что отвечает основным требованиям политики еврорегионализации в восточном направлении.

Среди множества территориальных социально-экономических образований на всем постсоветском пространстве еврорегион «Слобожанщина» выделяется особо удобным транспортно-географическим положением, что обусловлено как минимум тремя факторами.

Во-первых, географическое расположение еврорегиона характеризуется высоким значением индекса местоположения в системе топологических расстояний между странами Европы (он близок единице) [1].

Во-вторых, его размещение на перекрестке железнодорожных, автомобильных, трубопроводных и воздушных трасс, соединяющих восточные регионы России, Казахстан, страны Средней Азии и Закавказья со странами Центральной и Южной Европы, а также северные и центральные районы России, Финляндию, Польшу, страны Балтии со странами Черноморского бассейна, удобно и перспективно с точки зрения дальнейшего развития международных транспортно-экономических связей.

В-третьих, непосредственная близость еврорегиона к азово-черноморским портам открывает выход аккумулирующимся на его территории товарам (через турецкие

проливы) к мировому океану, что дает возможность создавать и развивать сеть торгово-экономических коммуникаций с подавляющим большинством стран мира.

На современном этапе, по мнению А. П. Голикова и П. А. Черномаза, можно выделить по крайней мере пять важных задач украинского-российского трансграничного сотрудничества в рамках евروهана «Слобожанщина», которые требуют совместного решения [1; 2].

1. Активизация трансграничной научной и производственной кооперации, торговли путем снятия лишних пограничных и таможенных барьеров.

2. Улучшение транспортной и логистической инфраструктуры евروهана для эффективного использования его транзитного положения. Это требует снижения загруженности трансграничной магистрали Харьков – Белгород путем создания обходных транспортных маршрутов, строительства пограничных логистических терминалов и т. д.

3. Выработка согласованной экологической политики. Эта работа уже начата реализацией проектов оздоровления бассейнов рек Северского Донца и Лопани.

4. Преодоление социальной асимметрии пограничья, что сказывается прежде всего на рынке труда. Существующие различия в оплате труда и уровнях социальной защиты в пользу российских регионов приводят сегодня к одностороннему потоку трудовой миграции в России. Это требует выработки согласованной политики на общем рынке труда.

5. Создание региональной маркетинговой информационной системы евروهана «Слобожанщина» с целью привлечения инвестиций в проекты путем применения маркетинговых инструментов для повышения популярности и улучшения имиджа его территории, ориентации региональной политики на реальные потребности рынков и возможности их предоставления евروهаном.

Весьма актуальным, наш взгляд, является использование транзитных возможностей евروهана «Слобожанщина».

В настоящее время мощный транспортный потенциал евروهана используется не полностью. В какой-то степени положение может улучшиться с подключением транспортной системы Украины и России к европейским «критическим коридорам». Однако для более высокой степени использования транспортного потенциала «критические коридоры» необходимо превратить в транзитные и объединить в единую транспортную систему с магистралями восточного направления.

За период существования Украины и России как независимых государств активно происходили процессы их интеграции в международную транспортную систему, произошли изменения характеристик и направлений транспортных потоков и т. п. Но в отличие от развитых стран, Украина и Россия пока значительно отстают в создании собственных транспортных коридоров, что отрицательно влияет на формирование их национальной конкурентоспособности и сдерживает развитие промышленных предприятий.

Вопросы, связанные с использованием транзитного положения как Белградской, так Харьковской областей, неоднократно затрагивались в работах как российских ученых (Л. Б. Вардомского, С. М. Резер, Т. А. Прокофьевой, С. С. Гончаренко, А. А. Сычева и др. [3; 4; 5]), так и в исследованиях украинских ученых (А. П. Голикова, П. А. Черномаза, Н. В. Якименко и др. [6; 7]).

Быстрый рост межгосударственных экономических и культурных связей, необходимость улучшения и удешевления международного сообщения, повышение согласо-

ванности в развитии и эксплуатации взаимодействующих звеньев транспортной инфраструктуры разных стран положили начало развитию системы международных транспортных коридоров, под которыми понимается система институциональных, технических, технологических и географических элементов, обеспечивающих значительную часть перевозки грузов на международном уровне различными видами транспорта [1].

Развитие мировой экономики на современном этапе характеризуется процессами глобализации и регионализации. Глобализация определяется как формирование всеобъемлющей системы взаимосвязей между элементами мирового хозяйства, в первую очередь транснациональными корпорациями, вследствие частичной потери государственными границами барьерной функции [6]. В условиях глобализации растет взаимозависимость национальных экономик, развивается и распространяется международная торговля, растет количество международных производственных компаний, расширяется международный поток капитала в виде прямых инвестиций, увеличивается количество покупок и слияний предприятий, развиваются глобальные системы транспорта и коммуникаций.

В последние десятилетия важнейшей составляющей европейской международной транспортной системы становятся международные транспортные коридоры (МТК), которые представляют собой совокупность технически и технологически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций (как правило, различных видов транспорта), связывающих различные страны, обеспечивающих перевозки в международном сообщении пассажиров и грузов на направлениях их наибольшей концентрации, характеристики (легенды) и условия функционирования которых, включая прохождение таможенных процедур, закреплены соответствующими международными правовыми актами [4].

К настоящему времени конфигурация общеевропейских транспортных коридоров сложилась следующим образом [8]:

1. Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава – Рига – Калининград – Гданьск.
2. Берлин – Варшава – Минск – Москва.
3. Берлин/Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев.
4. Берлин/Нюрнберг – Прага – Будапешт – Арад; Арад/Констанца (4а); Арад – София – Салоники (4в); Арад – София Стамбул (4с).
5. Венеция – Триест/Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов – Киев – Риека – Загреб – Будапешт (5а); Братислава – Зилина – Ужгород (5в).
6. Гданьск – Варшава – Зилина.
7. Дунай.
8. Дуррес – Тирана – Скопле – София – Варна.
9. Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Витебск – Киев – Любашевка; Кишинев – Бухарест – Димитровград – Одесса – Любашевка (9а); Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград (9в).
10. Зальцбург – Виллах – Любляна (10а); Пассау – Линц – Грац/Загреб – Всполье – Белград – Нис – Скопле – Салоники.

Одной из предпосылок формирования новых транзитных транспортных магистралей континентального значения является сложившаяся Трансевропейская транспортная сеть в рамках Европейского Союза, в развитие которой предложена Концепция «Совместные главные направления создания Трансевропейской сети», утвержденная в июле 1996 года. На ее основе была разработана Концепция фор-

мирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества [9]. Важным положением основных направлений Концепции является расширение сети на Восток и ее соединение с транспортными сетями третьих стран. Проводимый ЕС курс на расширение транспортных связей со странами Средней Азии и Закавказья и сближение со странами Центральной и Восточной Европы затрагивает экономические интересы как Украины с Россией, так и интересы всего СНГ в целом.

Другой предпосылкой, по мнению А. П. Голикова, является развитие транспортной инфраструктуры, в результате чего должно произойти объединение транспортных систем Азии и Тихоокеанского региона. Подобные тенденции отражены в Концепции формирования и развития сети международных транспортных коридоров на территории государств Содружества [10].

Высокие темпы развития экономики данных субрегионов требуют самого пристального внимания к развитию их транспортных коридоров, транспортной инфраструктуры, транспортного парка. Основой сложившейся транспортной системы Азии является наличие нескольких региональных транспортных сетей, обслуживающих в основном нужды отдельных государств. Объединение этих сетей диктуется объективными условиями развития экономик этих государств. Главными причинами тенденции к объединению являются обширные расстояния транспортировки, при этом основным связующим звеном является океан. Морским транспортом перевозится значительная часть всех внешнеторговых грузов в регионе. Такое же большое значение имеет система трансконтинентальных авиационных перевозок грузов. Страны региона располагают большим количеством международных аэропортов, оснащенных современным оборудованием и технологиями переработки грузов. Однако наравне с авиатранспортом велико значение и сухопутных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, трубопроводного.

Занимая центральную часть Евразийского континента, европейская часть России вместе с Украиной, расположенная в центре Европейского континента, играют роль геополитического моста. Одновременное присутствие в Европе и Азии влияет на содержание экономических, политических и социальных процессов в этих частях света. Занимая огромное пространство, имея выходы к морям, используя большую территорию для международного транзита, а также обладая системой глобальной космической навигации, Украина и Россия владеют и уникальными возможностями участия в международной интеграции и воздействия на глобальные процессы.

Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона постепенно расширяют свое присутствие на мировых рынках, ищут пути оптимизации транспортно-экономических связей с Европейским Союзом, Россией, Украиной, Беларусью, другими европейскими государствами, а также государствами Центральной Азии. Логистика подобных торгово-экономических тенденций указывает на необходимость создания наземных транспортных коридоров в направлении Европа – Азия [11].

Интенсивно разрабатывается в последние годы идея «восстановления» транзитного значения Великого шелкового пути, который через Китай, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию соединяет Желтое и Средиземное моря.

Также важным транспортным коридором между Европой и Азией может стать трансконтинентальный путь, со-

стоящий из российской Транссибирской магистрали, трех китайских железных дорог, корейской железной дороги (проходящей через Северную и Южную Корею), дорог европейской части России, а также Прибалтики и Украины.

Разработка нефтяных месторождений в Каспийском регионе и интерес к использованию каспийской нефти в странах Западной и Центральной Азии, а также в Европе обусловили появление проекта TRACEKA – транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия». Его трасса проляжет по территории: Монголии, Киргизстана, Таджикистана, Казахстана, Туркменистана, Азербайджана, Армении, Грузии. Через Черное море танкерами каспийская нефть может доставляться в Одесский терминал и дальше, с продлением нефтепровода Одесса – Броды до Гданьска – в зарубежные европейские страны.

Несмотря на то что через территорию России и Украины проходит достаточное количество международных транспортных коридоров (табл.) анализ их географии дает основание предположить, что еврорегион «Слобжанщина» мало что выиграет от их создания в современном представлении.

Как видно из табл., Россию и Украину соединяет лишь один Панъевропейский транспортный коридор – № 9, и маловероятно, что он окажет существенное влияние на подъем производительных сил наших стран.

Таблица

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации и Украины

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации	Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины
Коридор «Север – Юг»: страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии – европейская часть Российской Федерации – Каспийское море – Иран – Индия, Пакистан и др.	Панъевропейский транспортный коридор № 3: Берлин (Дрезден) – Вроцлав – Львов – Киев
Коридор «Транссиб»: Центральная Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею)	Панъевропейский транспортный коридор № 5: Триест – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов
Коридор «Северный морской путь»: Мурманск – Архангельск – Кандакша – Дудинка	Панъевропейский транспортный коридор № 7: Дунайский водный
Коридор «Приморье-1»: Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР	Панъевропейский транспортный коридор № 9: Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александрополис
Коридор «Приморье-2»: Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР	Международный транспортный коридор Гданьск – Одесса: Триест – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов

Окончание табл.

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации	Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины
Панъевропейский транспортный коридор № 1: ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск)	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (TRACE-CA)
Панъевропейский транспортный коридор № 2: граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбургa	
Панъевропейский транспортный коридор № 9: граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград	

Составлено авторами по [8; 12; 13].

Отметим, что сильной стороной российских транспортных коридоров является их интегрированность с азиатскими странами, а сильной стороной украинских транспортных коридоров – возможность их интеграции в европейские транспортные коридоры.

Для того чтобы международные транспортные коридоры, заходящие на территорию Украины, эффективно заработали, их надо преобразовать в транзитные. Этого можно достичь путем превращения отдельных МТК в связывающие звенья между важнейшими европейскими и азиатскими транспортными системами.

Для еврорегиона «Слобожанщина» особенно привлекательным, по нашему мнению, является трансконтинентальный путь, базирующийся на использовании Транссибирской магистрали, а также магистрали, соединяющей Китай через Казахстан с европейской частью России и далее – с украинскими железными дорогами.

Количество грузов, проходящих через порты Южной Кореи, Китая и Японии, с каждым годом удваивается. Нарастают объемы зарубежных отправок Китая и Японии. В евразийском направлении Запад – Восток ежегодно перевозится до 5 млн контейнеров. Кроме того, растет количество пассажирских перевозок: согласно прогнозу европейских туроператоров, к 2020 году более 200 млн жителей Китая будет ежегодно посещать Европу [11].

Китай практически готов к превращению своей страны в транзитное государство, обеспечивающее транспортировку сухопутным путем грузов и пассажиров всех стран АТР. Для этого он уже имеет три выхода на российскую Транссибирскую магистраль [Там же]:

- первый, построенный еще царской Россией, – порт Далянь – Харбин – Маньчжурия – Чита (Транссиб);
- второй – порт Тяньцзинь – Пекин – Эрэн-Хото (Эрлян), далее через Улан-Батор (Монголия) – к Улан-Удэ (Транссиб);

– третий – по самой протяженной железной дороге КНР, берущей начало в порту Ляньюньгань, через Ланьчжоу – Юньмынь – Урумчи к китайско-казахской границе и далее от станции Дружба через территорию Казахстана – к Омску (Транссиб).

Пассажиры и грузы Китая и других стран АТР могут также двигаться на Запад и в обратном направлении, минуя перегруженную Транссибирскую магистраль, казахской территорией от Павлограда на Астану – Актюбинск – Гурьев – Астрахань – Белгород/Харьков и далее через территорию Украины в Центральную и Южную Европу (рис.).

Таким образом, продление 3-го и 5-го «критических» МТК от Львова до Киева и от Киева до Харькова/Белгорода позволит создать кратчайший сухопутный транспортный коридор «Европа – Азия», который соединит страны Европы с АТР.

По нашему мнению, еврорегион «Слобожанщина» может стать связующим звеном при соединении азиатских и европейских транспортных систем. Основанием для такого предположения является то, что пассажиры и грузы Китая и других стран АТР могут двигаться на Запад и в обратном направлении, минуя перегруженную Транссибирскую магистраль, казахской и российской территорией от Павлограда на Астану – Актюбинск – Гурьев – Астрахань и далее на Харьков/Белгород.

Продление навстречу этому железнодорожному ходу «критического» МТК от Киева до Харькова позволит создать кратчайший сухопутный транспортный путь «Европа – Азия» и соединит транспортную систему Евросоюза с транспортными системами Украины, России, Казахстана и Китая воедино (рис.).

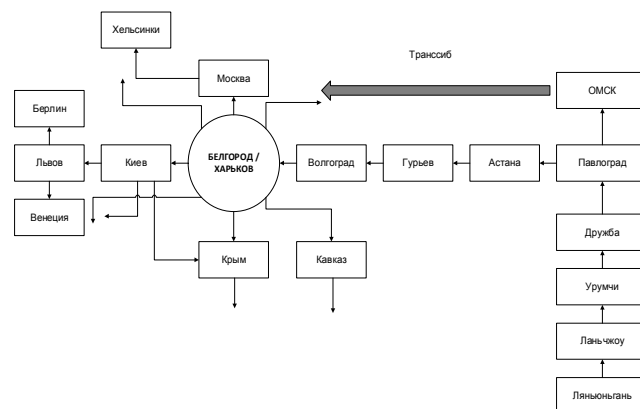


Рис. Еврорегион «Слобожанщина» в международном транспортном коридоре «Европа – Азия» (составлено авторами)

Превращение еврорегиона «Слобожанщина» в важный логистический регион международного масштаба будет способствовать:

- повышению коэффициента транзитности образующих его областей;
- увеличению положительного воздействия не только на социально-экономическое развитие еврорегиона и его центров, но и на развитие Украины и России в целом.

Углубление трансграничного сотрудничества, интенсификация взаимовыгодной торгово-экономической деятельности между Харьковской и Белгородской областями, а также открывающиеся более широкие возможности для международных транспортно-экономических связей в связи с повышением их логистического потенциала может стать в перспективе основанием для создания в пределах еврорегиона «Слобожанщина» свободной экономической зоны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Голиков А. П., Черномаз П. А. Анализ проблем трансграничного сотрудничества России и Украины // Регион: стратегия і пріоритети. 2007. № 5. С. 15–32.
2. Черномаз П. А. Украинско-российское трансграничное сотрудничество в рамках еврорегиона «Слобожанщина»: реалии и возможности // Развитие частно-государственного партнерства в Республике Беларусь. 2012. С. 241–252.
3. Безопасность и международное сотрудничество в поясе новых границ России / Под ред. Л. Б. Вардомского и С. В. Голунова. М.: Волгоград: НОФМО, 2002. 572 с.
4. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С. / Отв. ред. Г. С. Дугин. М.: ВИНТИ РАН, 2010. 312 с.
5. Сычев А. А. Вопросы оптимизации работы комплексного транспортного узла в составе транспортного коридора // Изв. вузов Сев.-Кавк. региона. 2007. 28 с.
6. Українсько-російське транскордонне співробітництво: сучасний стан і перспективи: монографія / За ред. проф. А. П. Голікова. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2013. 240 с.
7. Якименко Н. В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону) // Коммунальное хозяйство городов. 2007. №. 78. С. 381–386.
8. Система международных транспортных коридоров на территории России [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/MTK_4.htm/ (дата обращения: 10.01.2014).
9. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс]. URL: <http://www.evrases.com/docs/view/68> (дата обращения: 10.01.2014).
10. Концепция формирования и развития сети международных транспортных коридоров на территории государств Содружества [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.convdocs.org/docs/index-194939.html?page=2> (дата обращения: 10.01.2014).
11. Голиков А. П., Казакова Н. А. Трансконтинентальный транспортный путь Китай – Европа: Украина как связывающее звено // Україна в системі світових економічних процесів. 2009. С. 157–158.
12. Мережа міжнародних транспортних коридорів / Міністерство транспорту та зв'язку України. Діяльність міністерства-2008 [Электронный ресурс]. URL: www.mintrans.gov.ua/uk/transports/print/ (дата обращения: 10.01.2014).
13. Международные транспортные коридоры МТК [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aviorlogistics.com/globalization/international-transport-corridorsine.html/> (дата обращения: 10.01.2014).

REFERENCES

1. Golikov A. P., Chernomaz P. A. Analysis of the problems of cross-border cooperation between Russia and Ukraine // Region: strategies and priorities. 2007. # 5. P. 15–32.
2. Chernomaz P.A. Ukrainian-Russian cross-border cooperation in the framework of the European region «Slobozhanshchina»: realities and opportunities // Development of public-private partnership in the Republic of Belarus. 2012. P. 241–252.
3. Security and international cooperation within the new boundaries of Russia / edited by L. B. Vardomsky and S. V. Golunova. M.: Volgograd: MNLF, 2002. 572 p.
4. International transport corridors: problems of formation and development / Rezer S. M., Prokofyeva T. A., Goncharenko S. S. / Edited by G. S. Dugin. VINITI RAS, 2010. 312 p.
5. Sychev A. A. Issues of optimization of the integrated transport node within the transport corridor // News of the higher schools of the North Caucasus. 2007. 28 p.
6. Ukrainian-Russian cross-border cooperation: current situation and prospects: monograph / Edited by A. P. Golikov. H.: Kharkiv National University named after Vasil Karazin, 2013. P. 240.
7. Yakimenko N. V. Priority directions of development of the international transport corridors in Ukraine (in terms of the Kharkiv region) // Municipalservices of the cities. 2007. # 78. P. 381–386.
8. The system of the international transport corridors on the territory of Russia [Electronic resource]. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/MTK_4.htm/ (date of viewing: 10.01.2014).
9. The concept of forming a single transport space of the Eurasian Economic Community [Electronic resource]. URL: <http://www.evrases.com/docs/view/68> (date of viewing: 10.01.2014).
10. The concept of formation and development of the international transport corridors in the CIS [Electronic resource]. URL: <http://lib.convdocs.org/docs/index-194939.html?page=2> (date of viewing: 10.01.2014).
11. Golikov A. P., Kazakova N. A. Transcontinental transport way China-Europe: Ukraine, as a connecting link // Ukraine in the system of global economic processes. 2009. P. 157–158.
12. The network of international transport corridors / Ministry of Transport and Communications of Ukraine. Activities of the Ministry in 2008 [Electronic resource]. URL: www.mintrans.gov.ua/uk/transports/print/ (date of viewing: 10.01.2014).
13. International transport corridors of MTC [Electronic resource]. URL: <http://www.aviorlogistics.com/globalization/international-transport-corridorsine.html/> (date of viewing: 10.01.2014).