

ні в результаті дослідження, можуть бути враховані у ході подальшого розвитку ринку цінних паперів України, насамперед при розв'язанні завдань масового залучення індивідуальних інвесторів і підвищення ефективності діяльності регулятора ринку.

### Література

1. Marangos J. A Political economy approach to the neoclassical gradualist Model of Transition // Journal of Economic Surveys. – 2005. – N 2 (19). – P. 264–293.
2. Мозговий О. Світові ринки акцій: досвід для України / О. Мозговий, А. Баторшина // Ринок цінних паперів України. – 2004. – № 11–12. – С. 47–54.
3. Островский А. В. Китай: фундамент успехов 21 века / А. В.

Островский. – М. : Институт Дальнего Востоковедения РАН, 2002. – С. 458.

4. Титаренко М. Л. Китайская Народная Республика / М. Л. Титаренко. – М. : Международные отношения, 2005. – 590 с.

5. www.bloomberg.com

6. Данилов-Данильян В. Глобальный кризис как следствие структурных сдвигов в экономике / В. Данилов-Данильян // Вопросы экономики. – 2009. – № 7. – С. 31–40.

7. www.finance.ua

8. Кондратьев В. Корпоративный сектор и государство в стратегии глобальной конкурентоспособности / В. Кондратьев // Мировая экономика и международные отношения. – 2009. – № 3. – С. 24–31.

Стаття надійшла до редакції 20 вересня 2011 року



### О. В. Захарова,

старший викладач кафедри міжнародної економіки  
Мариупольського державного університету

УДК 338.47(100)(045)

## ГЛОБАЛЬНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

**У статті досліджено особливості розвитку потенціалу світової транспортної системи на сучасному етапі. Особливу увагу приділено оцінці впливу глобальних чинників на розвиток світового транспорту.**

**Ключові слова:** світова транспортна система, чинники глобального середовища, вантажообіг, пасажирообіг світового транспорту.

### О. В. Захарова

ГЛОБАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ  
ПОТЕНЦИАЛА МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ  
СИСТЕМЫ

**В статье исследуются особенности развития потенциала мировой транспортной системы. Отдельное внимание уделено оценке влияния глобальных факторов на развитие мирового транспорта.**

**Ключевые слова:** мировая транспортная система, факторы глобальной среды, грузооборот, пассажирооборот мирового транспорта.

### O. V. Zakharova

GLOBAL FACTORS FOR POTENTIAL DEVELOPMENT  
OF WORLD TRANSPORT SYSTEM

**The features of the potential development of the world transport system are researched in the articles. Special attention is paid to assessing the impact of global factors on the world transport development.**

**Key words:** world transport system, global environmental factors, freight turnover, passenger turnover of world transport.

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку світового господарства, що характеризується посиленням взаємозв'язків між національними економіками й утворенням глобального економічного простору, вимагає високого рівня організації інфраструктурного, зокрема транспортного, забезпечення. Світова транспортна система – це сукупність інтегрованих національних транспортних систем країн світу, представлених різними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують реалізацію як внутрішніх, так і міжнародних перевезень. Мета світової транспортної системи – забезпечення стабільного та ефективного функціонування світового господарства. З огляду на це дослідження напрямів розширення потенціалу розвитку світової транспортної системи є актуальним питанням.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Останні наукові публікації досить часто висвітлюють питання розвитку транспортних систем – як національних, регіональних, так і світової. У цих дослідженнях окрема увага приділена питанням формування та розвитку потенціалу транспортної системи. Особливо слід відмітити праці Блудової Т., Вінникова В., Єдіна О., Котлубая О., Могильов-

кіна І., Новікової А., Пашенко Ю., Пирожкова С., Плужникова К., Прейгер Д., Примачева М., Цветова Ю. та ін. Водночас, розвиток світової транспортної системи відбувається в тісній кореляції із зовнішніми глобальними процесами, які протікають у світовому господарстві, що вимагає постійного моніторингу їх впливу на тенденції розвитку світового транспорту.

**Метою статті** є визначення можливих напрямів зміцнення потенціалу світової транспортної системи з урахуванням впливу глобальних чинників розвитку світового господарства.

**Основні результати дослідження.** Підвищення ефективності функціонування транспортної системи – один із чотирьох основоположних факторів глобалізації світової економіки разом із лібералізацією торгівлі, розвитком телекомунікацій та міжнародної стандартизації [1, с. 36]. Транспортна система світу є «сполучною ланкою процесу глобалізації світової економіки», що забезпечує розмивання національних кордонів і формування єдиного світового ринку [2, с. 15].

У структурі світової транспортної системи різні види транспорту мають специфіку функціонування, особливо

сьогодні, коли зростають вимоги щодо якості послуг, забезпечення максимальної швидкості та зручності перевезень за умови мінімального використання відповідних ресурсів. На потенціал окремих видів світового транспорту поряд із внутрішніми інфраструктурними чинниками, що визначаються кількісними та якісними характеристиками транспортної мережі й рухомих транспортних засобів, найбільш вагомий вплив справляють глобальні чинники, а саме стан, тенденції, динаміка і структура розвитку світової торгівлі товарами, відповідно до якої формується попит та той чи інший вантажопотік на світових ринках та, як наслідок, визначається обсяг попиту на послуги з перевезень певними видами транспорту. Окрім тенденцій, що складаються у зовнішньоторговельній діяльності, на величину потенціалу світової транспортної системи впливають конкуренція на світових ринках транспортних послуг та інтеграційні процеси у світовому господарстві, що обумовлюють закріплення маршрутів руху вантажопотоків за відповідними країнами і регіонами в межах міжнародних транспортних коридорів, тим самим посилюючи їх транспортний потенціал. Отже, саме їх потрібно враховувати при дослідженні тенденцій розвитку окремих видів транспорту.

Щодо наземних видів транспорту, що переважно забезпечують внутрішні та внутрішньоконтинентальні перевезення вантажів і пасажирів, то найбільш гостра конкуренція спостерігається між автомобільним та залізничним транспортом. Як відомо, автомобільний транспорт відіграє провідну роль, перш за все, у перевезеннях пасажирів. Кількість транспортних засобів зростає досить швидкими темпами: якщо в 1990 р. кількість автомобілів у світі складала 500 млн. од., у 2000 р. – 700 млн., то у 2010 р. – більш як 1,3 млрд. од. Найбільш розвинений автомобільний транспорт у США, Західній Європі та Японії, оскільки саме у цих країнах якість доріг є найвищою. Саме через це у розвинених державах світу автотранспорт домінує серед інших видів засобів переміщення. У США, за даними 2008 року, вантажообіг автотранспорту становить 30,2% загального вантажообігу, у країнах ЄС – 45,6%, а в деяких із них – 80% [3].

Динаміка обсягів перевезень автомобільним транспортом, наведена на рис. 1, свідчить про незначні зміни за період 2000–2009 рр. Вантажообіг автомобільного транспорту збільшився у 2009 р. порівняно із 2000 р. на 16,3%, а пасажирообіг – на 17,8%.

Залізничний транспорт утримує перше місце у структурі світового вантажообігу, стабільно нарощуючи обсяги перевезень (рис. 2). За період 2000–2008 рр. вантажообіг залізничного транспорту зріс на 67,4%, тоді як пасажирообіг – на 41,6%. Отже, зростання вантажообігу залізничного транспорту випереджало зростання пасажирообігу на 2,7% (відповідний коефіцієнт випередження дорівнює 1,027). У 2009 р. під впливом економічної кризи вантажообіг залізничного транспорту порівняно із 2008 р. скоротився на 11,9%.

Структура світового вантажообігу залізничного транспорту свідчить, що, за даними 2009 року, найбільшу частку в структурі вантажообігу займають Азія та Океанія – 38,6%, Америка – 33,1% і країни Європи – 26,8%. У світі країнами-лідерами за показником вантажообігу заліз-

ничного транспорту залишаються США (2,8 трлн. т-км у 2009 р.; у структурі національного вантажообігу займає найбільшу частку – 42,6%), Китай (2,2 трлн. т-км) та Росія (2 трлн. т-км).

Динаміка і структура світового пасажирообігу свідчить про стабільне зростання його обсягів, особливо в таких регіонах, як Азія і Океанія (22,2% у 2009 р. порівняно із 2006 р.) та Америка (5,5%). Найбільша частка (74,2%) припадає на країни Азії і Океанії. За даними 2009 року, найбільший пасажирообіг серед країн зазначених регіонів мають країни ЄС (662,2 млрд. пас-км), Китай (394,6 млрд. пас-км) та Японія (396 млрд. т-км). У структурі пасажирообігу більшості країн світу залізничний транспорт займає незначну частку, поступаючись автомобільному й авіаційному транспорту. У країнах ЄС його частка становить тільки 6,2%. На залізничний транспорт у структурі пасажирських перевезень припадає лише 0,3%, тоді як на автомобільний та авіаційний транспорт – 85,2% і 11,1% відповідно. У США автомобільний та авіаційний транспорт займають 82,7% і 9% відповідно. У структурі китайського пасажирообігу залізничний транспорт посідає другі позиції – 34,5%, поступаючись тільки автомобільному транспорту, питома вага якого складає 52,8%.

Зовсім незначну частку в структурі світового вантажо- та пасажирообігу серед внутрішніх видів транспорту займає внутрішній водний транспорт – його питома вага у світовому вантажообігу дорівнює 4%. В Європі внутрішнім водним транспортом, за даними 2009 року, перевезено 500 млн. т вантажів, у США – 800 млн. т, в Азії найбільшою у світі річкою Янцзи (Китай) перевозиться більш як 1,2 млрд. т щорічно [4].

Автомобільний, залізничний та внутрішній водний транспорт забезпечують перевезення вантажів у внутрішньоконтинентальних транспортних системах, тоді як головна роль у транспортуванні вантажів і пасажирів у міжконтинентальному сполученні належить морському та авіаційному транспорту відповідно.

Морськими маршрутами останні роки перевозиться понад 80% усіх зовнішньоторговельних вантажів. У 2009 р. обсяги морської торгівлі товарами склали 7,84 млрд. тонн, що на 4,5% менше, ніж у 2008 р., та на 1,8% менше за аналогічний показник 2007 р. Динаміка вантажообігу світового морського транспорту свідчить про стабільне збільшення обсягів вантажообігу, який за період 2000–2009 рр. щорічно зростає на 927 млрд. т-миль, або на 3,5% [4].

Результати аналізу регіональної структури морських перевезень світу (за експортними вантажопотоками) свідчать, що найбільшу частку в ній займають країни Азії, що розвиваються, – 39,1%. Це пов'язано з активним випереджувальним світові показники розвитку економіки Китаю, Індії та Індонезії. На розвинені країни у структурі морських перевезень світу припадає 31,2%, з яких 17% – частка Північної Америки та країн Західної Європи. Найшвидшими темпами за період 2006–2009 рр. зростали обсяги перевезень вантажів морським транспортом країн із перехідною економікою (22,3% порівняно із 2006 р.) і Північної Америки (14,9%) [4].

Світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією та є найбільш глобалізованою галуззю транспорту, в якій великі виробничі підприємства нале-

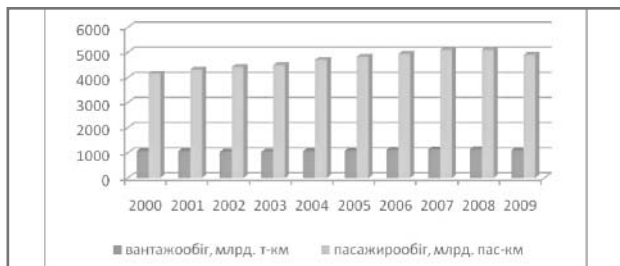


Рис. 1. Динаміка світового вантажо- та пасажирообігу автомобільного транспорту (за країнами-членами ІТФ)

Джерело: International transport forum [12]

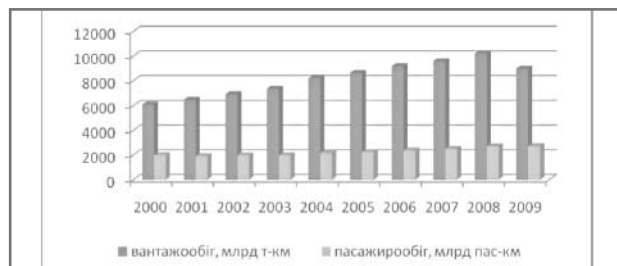


Рис. 2. Динаміка світового вантажо- та пасажирообігу залізничного транспорту

Джерело: International transport forum [12]

жать до транснаціональних корпорацій. Майже 50% перевезень пасажирів, вантажів і пошти на міжнародних та внутрішніх лініях виконується компаніями США (33,6%), Японії (5,9%) і Німеччини (4,6%). Найбільші 30 компаній світу здійснюють 70% загальносвітового вантажообігу на регулярних лініях. Серед десяти найкрупніших авіакомпаній світу шість є американськими: *American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Northwest Airlines та Southwest Airlines* [5].

Динаміка обсягів перевезень (внутрішніх та міжнародних) світовим авіаційним транспортом свідчить про загальну тенденцію зростання обсягів світового вантажообігу і пасажирообігу. За період 2000–2009 рр. світовий вантажообіг авіаційного транспорту збільшився на 19,1%, а пасажирообіг – на 39,4%. Пасажирообіг за останні 10 років зростає випереджувальними темпами порівняно з обсягами вантажообігу авіаційного транспорту на 1,8% (відповідний коефіцієнт випередження дорівнює 1,018). У структурі перевезень частка міжнародних комерційних перевезень пасажирів зросла від 59% у 2000 р. до 62% у 2009 р., а частка міжнародних перевезень вантажів зменшилася від 86% у 2000 р. до 84% у 2009 р. [5].

Тенденції розвитку основних видів транспорту пов'язані зі світовими економічними процесами, перш за все, зі світовим виробництвом та світовою торгівлею. В умовах світової економічної кризи, що призвела до значного зменшення обсягів світового виробництва і торгівлі, обсяги перевезень усіма видами світового транспорту також скоротилися. Як свідчать результати проведеного аналізу, всі види транспорту зазнали втрат у період кризи. Унаслідок скорочення світового ВВП у 2009 р. на 1,9% та падіння обсягів світового експорту товарів на 13,7% обсяги перевезень залізничним транспортом скоротилися на 11,9%, авіаційним – на 10,4%, морським – на 4,5%, автомобільним – на 3,5%. Отже, темпи падіння світового експорту товарів у 2009 р. у 7 разів випереджали темпи падіння світового ВВП, тоді як протягом останніх 10 років коефіцієнт еластичності зміни світового товарного експорту від ВВП дорівнював 3,5.

Зміни регіональної структури світової торгівлі товарами характеризуються такими самими тенденціями, що й обсяги світового виробництва. У 2009 р. падіння обсягів торгівлі товарами розвинутих країн світу перевищувало середньосвітовий показник на 1,1%, найбільшими темпами зменшувалися обсяги товарного експорту Японії (25,3%), США (14,9%) та країн ЄС (13,7%). Оскільки ці країни є основними імпортерами товарів промислового і споживчого попиту, що переважно транспортуються в контейнерах, то скорочення обсягів споживання у зазначених країнах досить негативно вплинуло на ринок морських контейнерних і комбінованих перевезень із залученням морського, залізничного та автомобільного видів транспорту. Країни, що розвиваються, і країни з перехідною економікою також зазнали істотного скорочення обсягів товарного експорту, однак темпи падіння торгівлі азійських країн були меншими порівняно зі середньосвітовими показниками (11,7%).

Результати дослідження впливу основних показників розвитку світового господарства на обсяги вантажо- та пасажирообігу окремих видів транспорту із використанням інструментів кореляційно-регресійного аналізу дозволили дійти таких висновків:

- зміна вантажо- і пасажирообігу всіх видів транспорту пов'язана прямим та достатньо тісним зв'язком зі зміною обсягів світового ВВП, світового товарного експорту і світового експорту туристичних послуг (усі коефіцієнти кореляції перевищують 0,7);
- найбільш залежним від динаміки ВВП та динаміки товарного експорту є вантажообіг морського і залізничного транспорту (відповідні коефіцієнти зв'язку становлять 0,993; 0,961; 0,984; 0,946). Наприклад, при зміні світового ВВП на \$1 млрд. вантажообіг морського транспорту зростатиме на 0,34 млрд. т-м, залізничного – на 1,62 млрд. т-км; при збільшенні світового товар-

ного експорту на \$1 млрд. вантажообіг морського транспорту зростатиме на 1,1 млрд. т-м, залізничного – на 0,39 млрд. т-км;

- зміна світового ВВП найбільшою мірою впливає на зміну обсягів перевезення пасажирів авіаційним транспортом;
- динаміка експорту туристичних послуг тісно корелює зі зміною пасажирообігу авіаційного та залізничного видів транспорту. При збільшенні експорту туристичних послуг на 1 млрд. грн. вантажообіг авіаційного транспорту зростатиме на 3,07 млрд. пас-км, залізничного – на 1,62 млрд. пас-км, автомобільного – на 1,67 млрд. пас-км.

Усі зазначені факторні ознаки та їх зміни мають бути взяті до уваги при прогнозуванні обсягів вантажо- і пасажирообігу всіх видів світового транспорту.

Сучасні тенденції розвитку світового господарства обумовлюють не тільки динаміку обсягів транспортування, а й географію розвитку міжнародних транспортних потоків. Найбільшим експортером та імпортером у світі є США, які, за даними 2009 року, мають зовнішньоторговельний оборот у розмірі \$1807 млн., або 22,3% загальної світової торгівлі, займають перше місце за обсягами імпорту, поступаючись Китаю і Німеччині. Китай, за даними 2009 року, є найбільшим експортером у світі. Експорт цієї країни дорівнює \$1,2 млрд., або 9,6% світового експорту, імпорт – \$1,01 млрд., або 7,9% світового імпорту. На другому місці за обсягами експорту – Німеччина, частка якої становить 9% світового експорту. До першої десятки лідерів світової торгівлі входять також Японія, Франція, Великобританія, Нідерланди, Італія, Бельгія та Корея. Найбільш динамічно розвивається торгівля країн, що розвиваються, а саме Китаю, Індії, Сінгапуру, Чилі, Кореї [6].

Зазначені країни, які є основними суб'єктами світової торгівлі, здебільшого й контролюють ринок міжнародних перевезень, зокрема морських, володіючи світовим морським флотом. Приміром, Японія, яка є четвертою серед найкрупніших торговельних держав у світі, має найбільшу частку тоннажу світового флоту – 15,7%, з яких тільки 1,4% ходять під національним прапором. Друге та третє місце як у структурі світової торгівлі, так і у структурі володіння світовим морським флотом належить Китаю та Німеччині – по 8,9% станом на 01.10.2010 р. Причому цей флот обслуговує не тільки зовнішньоторговельні потоки зазначених країн, а й переважно торгівлю третіх країн. США як найбільша торговельна держава світу володіє лише 3,5% світового флоту [4].

Динаміка структури світового товарного експорту за останні 50 років (1960–2009 рр.) характеризується деякими чітко виділеними тенденціями розвитку, а саме:

- відбувається скорочення частки розвинутих країн у структурі світової торгівлі товарами від 70,83% у 1960 р. до 56,62% у 2009 р. за рахунок зменшення частки розвинутих країн Північної Америки, а саме США та Канади, на 8,5%, а також зменшення частки розвинутих країн Західної Європи на 6,7%;
- поступово зростає частка країн, що розвиваються, у світовому експорті: від 24,41% у 1960 р. до 39,52% у 2009 р. Це результат збільшення участі країн Азії у світовій торгівлі майже втричі протягом періоду, що аналізується.

Проведена оцінка структурних зрушень у динаміці світової торгівлі товарами на основі квадратичного коефіцієнту структурних зрушень та коефіцієнту Гатєва дозволила зробити висновок щодо суттєвості змін у регіональній структурі руху товаропотоків, яка за останні 50 років (1960–2009 рр.) змінилася в середньому в 1,2 рази, або на 117,5%.

Ще одним чинником, що обумовлюють напрями розвитку світової транспортної системи, є поширення внутрішньорегіональної торгівлі. Як показує аналіз, на внутрішньорегіональній вантажопотоки у північноамериканському регіоні припадає 37,9% товарного експорту, 29,3% вантажів прямує до Південної Америки, 8,7% – до Західної та

Східної Європи, 10,1% – до країн Азії. 70,9% європейських товаропотоків циркулює в рамках цього регіону і забезпечується потужностями європейської регіональної транспортної системи. У рамках азіатського регіону 57,8% вантажопотоків є об'єктами внутрішньорегіональної торгівлі [6].

На розвиток окремих видів транспорту значною мірою впливають інтеграційні процеси, що активно відбуваються в межах світового господарства. Дослідження обсягів загальної зовнішньої торгівлі та внутрішньорегіональної торгівлі таких регіональних інтеграційних об'єднань, як НАФТА, АСЕАН, ЄС і СНД за період 2000–2009 рр. показали, що в північноамериканському регіональному угрупованні спостерігається зростання частки внутрішньорегіональної торгівлі – від 55% у 2000 р. до 72% у 2009 р. Це, своєю чергою, обумовлює збільшення обсягів внутрішньорегіональних вантажопотоків, що обслуговуються переважно залізничним, автомобільним, авіаційним видами транспорту в рамках регіональної транспортної системи Північної Америки. Частка внутрішньорегіональної торгівлі країн такого інтеграційного об'єднання, як Європейський Союз, при зростанні вартісних обсягів залишається незмінною – на рівні 57–65%. Ці вантажопотоки переважно обслуговуються внутрішньорегіональною транспортною системою країн ЄС – автомобільним та морським видами транспорту. Невисокий ступінь коливання часток внутрішньорегіональної торгівлі протягом 2000–2009 рр. характерний і для країн АСЕАН (22–25%) та СНД (15–20%). Це означає, що основна маса вантажопотоків зазначених країн здійснюється в межах внутрішньоконтинентальної транспортної системи Європа – Азія переважно за рахунок можливостей автомобільного і залізничного видів транспорту та в міжконтинентальному сполученні Європа – Північна Америка, Азія – Північна Америка, що обслуговує морський транспорт.

**Висновки.** Отже, на основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що в сучасних умовах чинники глобального середовища справляють вагомий вплив на потенціал розвитку світової транспортної системи. Дослідження подальшого розвитку потенціалу світової транспортної системи має враховувати: по-перше, оцінку впливу динаміки, регіональної структури і структурних змін у світовому виробництві та торгівлі товарами на розвиток вантажних перевезень різними видами транспорту; по-друге, можливості оптимізації пасажирських перевезень унаслідок зміни основних індикаторів туристичного ринку; по-третє, розширення участі основних інтеграційних угруповань у системі внутрішньорегіональних та трансконтинентальних комунікацій. Застосування запропонованого

підходу дає змогу впливати на стан світової транспортної системи через урахування відповідних факторних показників, серед яких: обсяги світового ВВП і світового товарного експорту, структурні зміни в регіональній структурі торгівлі, обсяги експорту туристичних послуг, внутрішньорегіональної торгівлі, міжрегіональних вантажопотоків, а також дозволяє підвищити точність та надійність прогнозу і тенденцій розвитку різних видів світового транспорту.

### Література

1. Кузьменко Ю. А. Глобализационные процессы мировой экономики, влияющие на функционирование международной транспортной системы / Ю. А. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 36. – С. 35–37.
2. Галахов В. И. Эволюция и периодизация развития транспорта / В. И. Галахов // Мир транспорта. – 2004. – № 4. – С. 4–15.
3. EU energy and transport in figures 2010. Luxembourg: Office for the Official Publications of the European communities, 2010. – 232 p.
4. Review of maritime transport 2010. – [Electronic resource]. – Access mode : [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf)
5. Мир воздушного транспорта в 2009 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www.icao.int/icao-net/dcs/9921/9921\\_ru.pdf](http://www.icao.int/icao-net/dcs/9921/9921_ru.pdf)
6. UNCTAD Handbook of Statistics 2010 [Electronic resource]. – Access mode : [http://www.unctad.org/en/docs/tdstat35\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/tdstat35_en.pdf)
7. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны» / Т. Блудова // Экономика Украины. – 2006. – № 10. – С. 73–78.
8. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП / С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
9. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов : монография / В. В. Винников. – Одесса : ОНМА, 2004. – 222 с.
10. Могилевкин И. Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы / И. Могилевкин // Мировая экономика и международные отношения. – 2000. – № 9. – С. 29–35.
11. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К. И. Плужников // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – № 4. – С. 11–15.
12. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму. – <http://www.internationaltransportforum.org/>

Стаття надійшла до редакції 20 серпня 2011 року  
**Постановка проблеми.** Однією з головних проблем



## Науково-редакційна група Інституту суспільної трансформації

на високому професійному рівні надає послуги з **наукового і літературного редагування** (відповідно до вимог ВАК України) наукових праць економічного, політичного та суспільно-гуманітарного спрямування:

- докторських і кандидатських дисертацій та авторефератів;
- наукових монографій;
- книг та статей.

**Гарантія якісного кінцевого результату!**

Звертайтеся за тел.: (044) 235 98 27, 235 98 28, 235 80 23;  
e-mail: [editor@osp.com.ua](mailto:editor@osp.com.ua)