

УДК 656.2: 339.9.012

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОСИЛЕННЯ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Чеховська М.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті розглядаються основні напрямки глобалізації залізничного транспорту та проблеми, що пов'язані з цим процесом.

Ключові слова: залізничний транспорт, глобалізація, міжнародні транспортні коридори.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розвиток глобалізаційних процесів у другій половині ХХ ст., пов'язаний з бурхливим розвитком міжнародних економічних відносин, вільного переміщення капіталу, появою нових країн на політичній карті світу, безперечно сприяв й поглибленню торгівельно-економічних зв'язків. Оскільки важливим показником розвитку останніх є розгалужена транспортна система, питання місця та ролі транспорту в глобалізації світової економіки набуває особливого значення та обумовлює актуальність дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сутність процесів глобалізації останні два десятиріччя досліджувалася багатьма іноземними та вітчизняними науковцями, зокрема цьому напрямку присвячувалися праці О.Г. Білоруса, Ю.В. Макогона, С.В. Мочерного, П. Самуельсона, А.С. Філіпченка, Т. Фрідмана тощо. Загальні питання глобалізації транспортної сфери були предметом досліджень, зокрема, В.В. Віннікова, В.А. Карасева, К.І. Плужникова, О.Н. Степанова. Окремі аспекти транспортної глобалізації, що стосувалися залізничної галузі України, вивчалися В.Л. Диканем, М.В. Макаренком, Ю.М. Цветовим, В.В. Чорним тощо [1, 5, 11].

Однак питанням функціонування вітчизняного залізничного транспорту в сучасних умовах посилення глобалізації, на нашу думку, увага приділялася недостатньо. Саме виявлення взаємозв'язків між посиленням глобалізації та розвитком залізничного транспорту України, окреслення перспектив глобалізації вантажних та пасажирських перевезень є **метою нашого дослідження**.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед характеристик глобалізації дослідники виокремлюють замкнутість глобального простору, загальну екологічну взаємозалежність, глобальні комунікації тощо. В той же час загальними тенденціями глобалізації є, зокрема, швидке зростання обсягів торгівельних операцій та прямих іноземних інвестицій,

організація та поширення сучасних бізнес-альянсів, спрямування портфельних інвестицій до різних країн.

Відповідно до діаметрального ставлення як суспільства, так і науковців до сутності процесів глобалізації, діалектичності цього поняття, безперечною є наявність позитивних й негативних наслідків глобалізації для національної економіки. Серед позитивних наслідків можна зазначити вільне проникнення на територію країни всіх видів капіталу, зокрема промислового, фінансового, трудового, інтелектуального; збільшення масштабів та обсягів промислового виробництва, виробництва товарів та послуг; розширення масштабів обміну та інтенсифікація процесу руху товарів, капіталів, трудових ресурсів тощо. Негативними наслідками процесу глобалізації є, зокрема, посилення прямої залежності від іноземної валюти в господарських операціях; посилення протекціоністських заходів країн до національних виробників, що в кінцевому рахунку підриває економіку інших держав.

Іншими словами, невід'ємною складовою процесу глобалізації є економічна глобалізація, розвиток якої сприяє створенню єдиного глобального ринку, що регулюється діяльністю Світової організації торгівлі. В той же час, для ефективного входження у глобальний ринок необхідно досягнути високого рівня міжнародної конкурентоспроможності національних економічних систем.

Для України питання конкурентоспроможності як вітчизняних товарів і послуг, так і галузей промисловості в цілому останніми роками набуває особливого значення. Це, безперечно, передусім пов'язано із інтеграційними спрямуваннями нашої країни.

Так, в рамках ведення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняними підприємствами у 2010 році було експортовано продукції на загальну суму 51405,2 млн. дол. США, що практично в 1,5 разів більше, ніж у 2005 році (табл. 1) [10].

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1

Обсяги експорту товарів у 2005-2010 рр., млн. дол. США

Роки	Всього	у т.ч.			
		Країни СНД	Європа	Азія	Америка
	у % до попереднього року	питома вага	питома вага	питома вага	питома вага
2005	34286,7	10739,7	10892,7	8403,5	1831,2
	-	31,3	31,8	24,5	5,3
2006	38367,7	12665,5	12629,1	8134,8	2543,8
	111,9	33,0	32,9	21,2	6,6
2007	49248,1	18615,2	14774,2	10364,1	2686,3
	128,4	37,8	30,0	21,0	5,5
2008	66967,3	23166,3	19732,8	15887,0	4144,0
	136,0	34,6	29,5	23,7	6,2
2009	39695,7	13472,9	10264,5	12131,7	1124,2
	59,3	33,9	25,9	30,6	2,8
2010	51405,2	18740,6	13829,6	13715,4	2000,0
	129,5	36,5	26,9	26,7	3,9

В цілому ж загальна тенденція минулого п'ятиріччя свідчить про збільшення близько на 10 відсотків щороку кількості експортованих товарів. Єдиним виключенням був 2009 рік, коли на обсяги експорту вітчизняних товарів і послуг вплинула світова економічна криза, після чого намітилася тенденція до стабілізації ситуації.

Зазначимо, що тенденції, притаманні сфері експорту товарів підприємствами нашої країни,

збереглися й у відношенні імпорту товарів протягом 2005-2010 років (табл. 2) [10]. Так, включно до 2008 року обсяги імпорту, як і експорту, збільшувалися близько на 10 відсотків щорічно, але в післякризовий період, а саме у 2010 році, кількість імпортованої продукції у грошовому виразі збільшилася, хоча лише до рівня 2007 року.

Таблиця 2

Обсяги імпорту товарів у 2005-2010 рр., млн. дол. США

Роки	Всього	у т.ч.			
		Країни СНД	Європа	Азія	Америка
	у % до попереднього року	питома вага	питома вага	питома вага	питома вага
2005	36141,1	17030,3	12670,1	4644,5	1265,6
	-	47,1	35,1	12,9	3,5
2006	45034,5	20184,9	16800,3	6070,8	1465,3
	124,6	44,8	37,3	13,5	3,3
2007	60669,9	25629,5	23048,2	8940,9	2248,0
	134,7	42,2	38,0	14,7	3,7
2008	85535,3	33377,8	30477,0	15497,7	4190,6
	141,0	39,0	35,6	18,1	4,9
2009	45433,1	19692,6	16233,8	6538,6	2197,9
	53,1	43,3	35,7	14,4	4,8
2010	60742,2	26697,4	20004,5	10023,3	2897,4
	133,7	44,0	32,9	16,5	4,8

Таким чином, спираючись на зазначені статистичні дані, можна безумовно констатувати тенденцію до зростання кількісних показників зовнішньоекономічної діяльності, що є наслідком

збільшення показників розвитку світової економіки. Зазначена динаміка відображається також на зростанні обсягів міжнародних

Проблеми транспортного комплексу України

транспортних перевезень, на збільшенні приватних та туристичних поїздок тощо [13, 14].

Як вже наголошувалося раніше, процес виробництва все більше набуває міжнародних масштабів. Виробничі потужності фірм-виробників, розміщені як в різних країнах, так і на різних континентах, передбачають наявність розгалуженої міжнародної транспортної системи. Глобалізація міжнародної торгівлі призвела до зростання обсягів вантажообігу і, відповідно, до послідовного зниження транспортних витрат з розрахунку на одиницю вантажної маси і одиницю вантажопідйомності/місткості транспортного засобу за рахунок об'єктивного скорочення порожніх пробігів і загальної контейнеризації вантажів. Зниження витрат в цілому стало стимулом для зростання обсягів міжнародної торгівлі, що, у свою чергу, стимулювало подальше підвищення ефективності транспортного процесу за рахунок впровадження нових перевізних, експедиторських, операторських, складських та інформаційних технологій.

Загалом, на сьогоднішній день, щоб успішно конкурувати на глобальному ринку, країни в своєму економічному розвитку повинні все менше покладатися на наявність природних ресурсів і все більше – на доступ до міжнародних транспортних комунікацій, а також покращувати якість місцевої інфраструктури.

Необхідно також наголосити на тому, що специфіка міжнародних перевезень вимагає використання більш ніж одного виду транспорту від пункту відправлення до пункту призначення. На нашу думку, саме залізничний транспорт є важливим компонентом глобальної транспортної

системи з використанням різних видів транспорту. Сучасні технології дозволять залізничному транспорту збільшити свою роль та значення в майбутньому, оскільки споживачі потребують більш високих швидкостей, надійності, вантажопідйомності, ефективності, екологічної безпеки тощо.

На теперішній час, враховуючи геополітичну та економічну ситуацію в Україні, варто враховувати таку складову економічної глобалізації, як інтеграційні процеси. Як ми вже наголошували, Україна є членом багатьох міжнародних організацій. Стратегічним напрямом економіко-політичного розвитку нашої країни є інтеграція в європейську спільноту. Здебільшого цей процес характеризується зростанням операцій товарообміну між Україною, суміжними державами та іншими європейськими країнами. Саме на цьому етапі як політиками, так і економістами наголошується на вкрай вигідному та стратегічному географічному положенні України. Вже на сьогодні, завдяки своєму територіальному розташуванню, Україна є ланкою, що пов'язує європейський схід і захід, поєднує країни Європи, Азії та Близького Сходу.

Ілюстрацією інтеграційних можливостей України є динаміка обсягів транзитних перевезень вантажів вітчизняними транспортними підприємствами у 2005-2010 рр. (табл. 3) [10]. Протягом 2005-2007 рр. відбувалося поступове збільшення обсягів транзиту вантажів територією України, однак наслідком міжнародної економічної кризи стало протилежне явище, а саме зменшення кількості транзитних перевезень.

Таблиця 3

Обсяги транзитних перевезень вантажів у 2005-2010 рр., тис. т.

Вид транспорту	2005 р.	2006 р.	у % до 2005 р.	2007 р.	у % до 2006 р.	2008 р.	у % до 2007 р.	2009 р.	у % до 2008 р.	2010 р.	у % до 2009 р.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Всі види транспорту	205565,2	222948,12	108,5	386956,56	173,6	325423,03	84,1	178134,07	54,7	152353,78	85,5
у т.ч.											
залізничний	73221,04	75050,72	102,5	99882,37	133,1	93347,60	93,5	44834,64	48,0	44511,77	99,3
автомобільний	635,10	1614,14	у 2,5 р.б.	4494,61	278,5	4908,71	109,2	3354,20	68,3	4649,12	138,6
морський	3765,54	2516,11	66,8	2693,97	107,1	3486,97	129,4	1899,38	54,5	3660,41	192,7
річковий	10,11	18,50	у 1,8 р.б.	37,43	202,3	74,73	199,7	-	-	-	-
авіаційний	1,40	1,17	83,9	1,28	108,8	1,54	121,0	1,17	76,1	1,58	134,7
трубопровідний	127921,85	143721,15	112,4	279802,36	194,7	223497,94	79,9	127981,74	57,3	99440,26	77,7
інше	9,16	26,33	у 2,9 р.б.	44,54	169,2	105,54	237,0	62,94	59,6	90,64	144,0

Як свідчать статистичні дані, серед видів транспорту, що здійснюють транзитні перевезення, друге місце за обсягами перевезень посідає, після трубопровідного, залізничний транспорт. Зважаючи на проголошені керівництвом нашої країни напрями входження в єдине європейське середовище, роль залізничного транспорту, за

умови його інтеграції з морським та автомобільним видами транспорту, буде лише збільшуватися.

Питання розвитку вітчизняної транспортної галузі в контексті посилення глобалізаційних процесів неможливо розглядати у відриві від розгалуженої транспортної мережі. Наголосимо,

що саме виникнення глобальних систем транспорту та комунікацій є однією із форм глобалізації. Однією із таких систем, безперечно, є функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Транспортне законодавство визначає, що міжнародний транспортний коридор (МТК) являє собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку [4]. До інфраструктури, як правило, відносять допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом тощо. Також зазначимо, що особливого значення на етапі реалізації угод по впровадженню МТК набувають інституціональні чинники, а саме гармонізація законодавства відповідно до вимог Європейського Співтовариства та додержання нормативно-правових норм при здійсненні перевезень вантажів та пасажирів.

На сьогоднішній день в законодавчому порядку визначено, що для України пріоритетним є входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів, що передбачає, зокрема, приєднання до існуючих МТК, а також доповнення нових напрямків МТК, а саме продовження коридорів № 3 і 5 [8].

Особливо гостро постало питання щодо створення, або розширення європейської системи МТК в бік азіатського напрямку. Уряди багатьох країн Євразійського регіону на різноманітних міжнародних конференціях, самітах постійно піднімають питання розвитку євразійського транспортного зв'язку, особливу активність проявляють Китай і Японія. Зростаючу роль Азії в економічному майбутньому Європи обумовлює той факт, що європейські залізниці здійснюють інвестиційні проекти в транспортну інфраструктуру, яка все більш орієнтується на євразійську перспективу. Зауважимо, що ЄС вже схвалив і дав погодження на розробку в рамках транс'європейської сітки десяти міжнародних транспортних коридорів по території Центральної та Східної Європи.

Позитивним прикладом впливу процесів глобалізації на розвиток залізничних перевезень може свідчити досвід організації контейнерних і комбінованих перевезень, що безумовно є якісним показником інтеграції України в світову транспортну систему. Так, в системі залізничного транспорту України організовано близько 10 контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту, зокрема, «Вікінг», «ZUBR», «Ярослав», «Чардаш», «Одеса», «Балтика», «Новий шовковий шлях», «Ленд-Бридж» [2].

Варто додати, що Сирійська Арабська Республіка підтвердила свій намір приєднатися до

Угоди про розвиток перевезень вантажів у напрямку Балтійське море – Чорне море. Вказана угода стосується розвитку перевезень вантажів контейнерним поїздом «Вікінг», а в майбутньому передбачається здійснення вантажних перевезень по мультимодальному транспортному коридору між Північною Європою та Близьким Сходом. Зазначимо, що угода, до якої має намір приєднатися Сирія, підписана 12 травня 2008 року міністрами транспорту Білорусі, Литви і України та передбачає співпрацю країн з метою збільшення обсягів міжнародних перевезень вантажів, створення рівних недискримінаційних умов для замовників послуг залізничного транспорту, підвищення ефективності транспортних зв'язків, забезпечення безпеки руху, збереження вантажів і охорони навколишнього природного середовища відповідно до міжнародних норм і стандартів [9].

На тлі перспективності розвитку міжнародних транспортних коридорів варто зауважити про наявність конкуренції і в цій сфері. Так, відповідно до потреб компанії Hewlett Packard, було запроваджено контейнерний поїзд з Китаю до Німеччини, що проходить територією Китаю, Казахстану, Росії, Білорусі, Польщі, Німеччини та здійснює доставку вантажу в мінімальні терміни, – 15-16 діб. Передбачається, що в майбутньому міжнародна залізнична магістраль Китай-Казахстан-Росія, що проходить транзитом через сусідню Білорусь, стане стратегічним каналом для поставок високотехнологічних товарів з Китаю до Європи [12]. Зазначене може свідчити про можливість в майбутньому як мінімум обмеження і зменшення обсягів транспортних потоків через нашу країну.

Зазначимо, що важливість міжнародних транспортних коридорів для України полягає у підвищенні рівня її економічної незалежності, збільшенні валютних надходжень до бюджету за надані транспортні послуги під час транзитних перевезень вантажів і пасажирів, можливості за допомогою міжнародних фінансових коштів реконструювати національну транспортну мережу, нових можливостях для регіонального підприємництва тощо.

Зокрема, організація міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у МТК потребує вирішення комплексу питань прискореної доставки і підвищення якості перевезень. Це стосується в першу чергу організації перевезень вантажів при участі декількох видів транспорту, адже на сьогодні більша частина міжнародних перевезень здійснюється у змішаному сполученні за схемою «від дверей до дверей». В Україні розвиток таких перевезень стримується відсутністю законодавчого підґрунтя, врегулювання відповідності між суб'єктами доставки на базі єдиного перевізного документу,

визначення особливостей проведення митного, прикордонного та інших видів контролю.

Таким чином, на сьогоднішній день доречно казати про таке явище, як глобалізація транспорту. Ми цілком погоджуємося із західними фахівцями, які стверджують, що глобалізація транспорту передбачає не лише інтеграцію транспортних підприємств на внутрішньогалузевому рівні, виникає необхідність розширення логістичних схем виробництва та споживання транспортних послуг, створення та впровадження нових технологій управління рухом транспортних засобів, експлуатацією інфраструктури, розвитком операторства мультимодальними та інтермодальними перевезеннями тощо [3].

Наголосимо, що дещо в іншому ракурсі визначив глобалізацію на транспорті К.І. Плужников, який вважає її практичним втіленням інтернаціоналізації транспортної інфраструктури, інтеграцією засобів транспорту, універсалізацією способів комунікаційного обміну, що відбувається, перш за все, в результаті формування єдиної міжнародної транспортної термінології і документації [6].

Задачами глобалізації залізничного транспорту, на сьогоднішній день, є, зокрема, створення міжнародних сухопутних транспортних коридорів з домінуючою участю в них залізничного і із зростаючою часткою морського транспорту для обслуговування світових вантажопотоків; раціоналізація і технічна реконструкція залізничного транспорту в цілях зниження собівартості перевезень та, відповідно, підвищення їх конкурентоспроможності; перенесення з автомобільного і повітряного на високошвидкісний залізничний транспорт перевезень пасажирів на середніх регіональних відстанях і в прямих міжнародних залізничних сполученнях.

В цілому необхідно наголосити на тому, що в умовах посилення глобалізації в діяльності вітчизняного залізничного транспорту мають відбутися суттєві зміни, в т.ч. й трансформаційні.

Так, в ході інтеграції і глобалізації європейського залізничного транспорту українською стороною повинно бути досягнуто, зокрема, розділення функцій державного управління і організації господарської діяльності; збереження централізованого диспетчерського управління; припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; розвиток конкуренції у сфері технічного обслуговування залізничного транспорту. Більше того, вже незабаром очікуване зростання обсягів міжнародної торгівлі і подальшого розвитку транспорту неминуче призведе до виникнення питань про сумісність національних і глобальних стандартів і правил, що відносяться до всіх видів безпеки,

трудових відносин, антимонопольного і природоохоронного законодавства.

Варто зауважити, що реалізація вказаних вимог є першочерговою в ході виконання основних завдань Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, що була затверджена Постановою Кабінету Міністрів України наприкінці грудня 2009 року [7].

Висновки. Підсумовуючи зазначимо, що подальший розвиток залізничного транспорту України на тлі поширення глобалізаційних процесів повинен полягати, на нашу думку, у необхідності пріоритетного розвитку залізничної галузі з метою завоювання стабільного сегменту на світовому ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності цього сектору економіки.

Загалом, спираючись на досвід інших країн можна констатувати, що глобалізаційні процеси, які супроводжуються регіональною економічною інтеграцією, з плином часу призводять до збільшення обсягів здебільшого міжнародних автоперевезень, а також до збереження зазначеної тенденції. Наслідком є збільшення завантаженості автомобільних доріг, забруднення навколишнього середовища, тривалі затримки на прикордонних переходах та митних постах тощо. Саме ці обставини є стимулом у збільшенні як обсягів залізничних перевезень, так і інвестицій міжнародних фінансових установ у залізничну інфраструктуру.

Наголосимо, що глобалізація також сприяє збільшенню обсягів та модернізації схем вантажних та пасажирських перевезень, паралельно збільшуючи техніко-економічні вимоги до міжнародних та національних транспортних систем. На сьогодні актуальним є планування діяльності міжнародних транспортних систем, пов'язаних із забезпеченням інтермодальних перевезень, навантаження на які з плином часу буде лише збільшуватися. Саме тому виникає необхідність у розбудові нових та реконструкції вже діючих транспортних систем, а також обслуговуючої їх міської інфраструктури. Більше того, як ми зазначали раніше, країнам, що пов'язані із міжнародною транспортною інтеграцією, необхідно буде окрему увагу приділяти вирішенню проблем забруднення навколишнього середовища. Це пояснюється тим, що невідповідні екологічні питання можуть негативно впливати на рівень інвестиційної привабливості країни, подальший розвиток торгівельних відносин.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Формирование системы международных транспортных коридоров

на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины / В.Л. Дикань, Д.И. Бойко. – Экономика транспортного комплекса : Зб. Наук. Пр. – Х. : 2001. - № 4. – С. 135-140.

2. Контейнерні поїзда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uz.gov.ua/?f=Doc.View&p=7627.0&tryany=1&lng=uk>

3. Международный транспорт: вперед к глобальной экономике [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm>

4. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>

5. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Институт (Центр) комплексных транспортных проблем / [Цветов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В. и др.] ; под ред. Ю.М. Цветова. – К. : ОАО "ИКТП-Центр", 2000. – 581с.

6. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К.И. Плужников. – М. : ТрансЛит, 2008. – 320 с.

7. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nau.kiev.ua/index.php?page=hotline&file=311322-16122009-0.txt&code=1390-2009-?>

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://swrailway.gov.ua/head/koridor/>

9. Сирія підтвердила свою зацікавленість у розвитку перевезень поїздом «Вікінг» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/ukr/detail/77722>

10. Україна у цифрах у 2010 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat_u/publ1_u.htm

11. Чорний В. В. Організаційно-економічні засади ефективною тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: автореф. дис. на здобут. наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.04 «Економіка та упр. п-вами (за видами екон. діяльн.)» / В.В. Чорний. – К. : ДЕДУТ, 2010. – 19 с.

12. Шимко В. Пілотний і перспективний / В. Шимко // Магістраль № 27 (1610), 13-19 квітня 2011 року. – С. 11

13. Rodrigue Jean-Paul Transportation, Globalization and International Trade / Jean-Paul Rodrigue [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/ch5c2en.html>

14. Mangra Madalina Giorgiana The transports and the globalization process / Madalina Giorgiana Mangra [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://periodicals.faqs.org/201001/2002253291.html>

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления глобализации железнодорожного транспорта и проблемы, связанные с этим процессом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, глобализация, международные транспортные коридоры.

Summary. Basic directions of globalization of railway transport and problem are examined in the article, that is related to this process. Prospects of entrance of domestic railway transport in a global transport network is grounded.

Keywords: railway transport, globalization, international transport corridors.

Рецензент д.е.н., професор ДЕДУТ Підлісний П.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.