



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.5.205>

УДК 656:339.9

О. І. Никифрук,

д. е. н., завідувач відділу розвитку інфраструктури,

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

Л. Ю. Чмирьова,

к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Н. О. Федяй,

к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

О. М. Стасюк,

к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ ЄВРАЗІЙСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ: ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ТАРИФНА ІНТЕГРАЦІЯ ТА СТРАТЕГІЧНА РОЛЬ УКРАЇНИ¹

¹ Результати, представлені в статті проведено в рамках виконання державного замовлення відповідно до договору з Міністерством освіти і науки України на тему «Комплексне наукове дослідження динаміки та структурних змін у світовій економіці»

O. Nykyforuk,

Doctor of Economic Sciences, Head of the Department of Development of Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"

L. Chmyrova,

PhD in Economics, Senior Researcher of Department of the Development of Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv

N. Fediai,

PhD in Economics, Senior Researcher of Department of the Development of Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv

O. Stasiuk,

PhD in Economics, Senior Researcher of Department of the Development of Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv

GEOECONOMIC TRANSFORMATION OF EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS: INVESTMENT SUPPORT, TARIFF INTEGRATION, AND THE STRATEGIC ROLE OF UKRAINE

У статті досліджено геоекономічні аспекти інтеграції України до євразійських транспортних коридорів, зокрема TRACECA, Транскаспійського коридору (далі - TITR) та Ініціатива «Пояс і шлях» (далі - BRI). Обґрунтовано, що сучасна трансформація євразійських транспортних коридорів супроводжується перерозподілом інвестиційних потоків і посиленням конкуренції між різними моделями транспортно-інфраструктурної інтеграції. Окреслено, що недостатній рівень модернізації транспортної інфраструктури, нерівномірність інвестиційного забезпечення, наявність інфраструктурних «вузьких місць» і фрагментованість координації стримують реалізацію транзитного

потенціалу України. Визначено, що важливими передумовами зміцнення конкурентоспроможності транспортної системи є підвищення ефективності інвестиційних рішень, розвиток мультимодальних вузлів та залучення міжнародних фінансових інструментів. Окрему увагу приділено впливу тарифного середовища на ефективність функціонування транспортних коридорів. Встановлено, що фрагментованість тарифів, непрозорість тарифоутворення, високі транзакційні витрати та недостатня гармонізація тарифної політики з міжнародними практиками знижують конкурентоспроможність українських маршрутів. Сформульовано рекомендації щодо посилення інтеграційного потенціалу України шляхом удосконалення механізмів інвестиційного забезпечення, розвитку економічно обґрунтованої тарифної політики та усунення логістичних і регуляторних бар'єрів.

The article examines the geo-economic aspects of Ukraine's integration into Eurasian transport corridors, particularly TRACECA, the Trans-Caspian International Transport Route (TITR), and the Belt and Road Initiative (BRI). It is substantiated that the current transformation of Eurasian transport corridors is accompanied by the redistribution of investment flows and intensified competition between different models of transport and infrastructure integration. It is noted that the insufficient modernization of transport infrastructure, uneven investment support, the existence of infrastructural bottlenecks, and fragmented coordination constrain the realization of Ukraine's transit potential and weaken its position within international logistics systems. The study identifies that increasing the efficiency of investment decisions, developing multimodal hubs, and expanding the use of public-private partnership mechanisms and international financial instruments are key prerequisites for strengthening the competitiveness of the national transport system. Particular attention is paid to the impact of the tariff environment on the efficiency of transport corridor functioning. It is established that tariff fragmentation, lack of transparency in tariff setting, high transaction

costs, and insufficient harmonization of tariff policy with international practices reduce the competitiveness of Ukrainian transport routes. Recommendations are formulated to strengthen Ukraine's integration potential within Eurasian transport corridors, including improving investment support mechanisms, developing an economically justified tariff policy, eliminating logistical and regulatory barriers, and enhancing the institutional compatibility of Ukraine's transport system with international transport corridors. It is concluded that the effective integration of Ukraine into Eurasian transport corridors requires not only the modernization and development of transport infrastructure, but also the establishment of a coordinated system of institutional and tariff interaction. The implementation of these approaches will contribute to increasing the competitiveness and investment attractiveness of Ukraine's transport sector, optimizing logistics costs, strengthening the resilience of international transport connections, and reinforcing Ukraine's role as a transit state within the Eurasian transport system.

Ключові слова: *інвестиційне забезпечення, конкурентоспроможні тарифи, логістична інфраструктура, логістичні послуги, TRACECA, Транскаспійський транспортний коридор, BRI.*

Keywords: *investment support, competitive tariffs, logistics infrastructure, logistics services, TRACECA, Trans-Caspian Transport Corridor, BRI.*

Постановка проблеми. Актуальність дослідження зумовлена зростаючою роллю євразійських транспортних коридорів у забезпеченні міжнародної торгівлі та необхідністю адаптації транспортної системи України до нових геоекономічних умов. У сучасних умовах глобальної нестабільності та переорієнтації логістичних потоків питання ефективного використання транзитного потенціалу України набуває стратегічного значення. Водночас існуючі інфраструктурні обмеження та недосконалість тарифної політики стримують повною мірою реалізацію цього потенціалу.

Особливої актуальності набуває необхідність дослідження інвестиційних процесів в інфраструктурній розбудові, що дозволить забезпечити модернізацію інфраструктури. В свою чергу, тарифне середовище є ключовим фактором у конкурентоспроможності євразійських транспортних коридорів, для транспортно-логістичних операторів та перевізників. У цьому контексті дослідження спрямоване на розкриття ключових економічних аспектів інтеграції України до євразійських транспортних коридорів з позицій взаємозв'язку інвестиційного забезпечення та тарифної конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на зростаючий інтерес до проблематики розвитку євразійських транспортних коридорів, у науковій літературі спостерігається обмежена кількість комплексних досліджень, безпосередньо присвячених економічним аспектам їх функціонування. Водночас, найбільший обсяг аналітичних даних узагальнюється міжнародними фінансовими організаціями, зокрема Світовим банком, ЄБРР, ЄБР [1, 2, 3], які здійснюють оцінювання інвестиційних потоків, вартості перевезень і ефективності логістичних ланцюгів. Наявні наукові праці здебільшого фокусуються на окремих інфраструктурних або геополітичних питаннях, тоді як економічні аспекти формування ефективності коридорів, зокрема інвестиційне забезпечення та конкурентоспроможні тарифи, особливо щодо України, залишаються недостатньо дослідженими [4, 5, 6, 7, 8].

Метою статті є обґрунтування геоекономічних аспектів трансформації євразійських транспортних коридорів та визначення ролі інвестиційного забезпечення, тарифної інтеграції й інституційної координації як ключових чинників інтеграції України до сучасної системи євразійських транспортно-логістичних зв'язків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інвестиційна активність у розвитку міжнародних євразійських транспортних коридорів характеризується значними масштабами: за оцінками експертів

Євразійського банку розвитку (ЄБР), станом на 2025 р. у межах розвитку *євразійської транспортної мережі* ідентифіковано 325 *інфраструктурних проєктів* із загальним обсягом фінансування близько 234 млрд дол. США. У регіоні Центральної Азії передбачається залучення інвестицій у розмірі близько 53 млрд дол. США, переважно спрямованих на розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури. Зокрема, до пріоритетних належать проєкти розвитку транспортного сполучення Китай–Казахстан (Казкалій) та залізничного коридору Китай–Казахстан–Узбекистан–Туркменістан–Іран, вартість реалізації кожного з яких оцінюється у межах 1–5 млрд дол. США [1].

У той же час необхідно вирізняти різні моделі організації євразійської транспортної взаємодії, основні маршрути якої припадають на два полюси Європейський Союз та Китай, як центри геоекономічного тяжіння.

У сучасних умовах розвиток міжнародних транспортних коридорів дедалі більше виходить за межі суто логістичної або інфраструктурної проблематики та перетворюється на елемент глобальної геоекономічної конкуренції. У цьому контексті особливого значення набуває формування двох альтернативних моделей міжнародної інфраструктурної інтеграції – китайської ініціативи Belt and Road Initiative (BRI) та європейської програми Global Gateway [18–20; 42–44].

Ініціатива BRI ґрунтується на масштабному державному інвестуванні Китаю у транспортну, енергетичну та логістичну інфраструктуру країн-партнерів з метою формування нових трансконтинентальних економічних зв'язків та посилення глобальної економічної присутності Китаю [18–20]. Геоекономічна логіка BRI полягає у створенні мережі взаємозалежностей, у межах яких транспортна інфраструктура виконує не лише економічну, а й стратегічну функцію забезпечення довгострокового впливу на глобальні торговельні потоки, інвестиційні процеси та регіональні центри розвитку [37; 41]. У науковій літературі BRI нерідко розглядається як інструмент

формування «інфраструктурної геополітики» Китаю, що поєднує економічні, фінансові та політичні механізми впливу [19; 41].

Натомість Global Gateway позиціонується ЄС як модель «сталого взаємопов'язаності» (sustainable connectivity), орієнтована на прозорість фінансування, дотримання екологічних стандартів, принципів належного врядування та фінансової стійкості інфраструктурних проєктів [42–44]. На відміну від BRI, яка значною мірою базується на двосторонніх кредитних механізмах і домінуванні китайських державних фінансових інституцій, Global Gateway передбачає поєднання грантових інструментів, гарантій ЄС, механізмів blended finance та участі міжнародних фінансових організацій [2; 42–44].

У результаті формується геоекономічна контрверсія між двома моделями міжнародної транспортно-інфраструктурної інтеграції. Китайська модель орієнтується насамперед на швидке розширення фізичної інфраструктури та посилення транспортної зв'язаності, тоді як європейська модель робить акцент на нормативній інтеграції, інституційній стійкості та регуляторній сумісності транспортних систем [19; 42–44]. Відповідно конкуренція між BRI та Global Gateway виходить за межі інвестиційного суперництва та охоплює боротьбу за формування правил функціонування майбутньої євразійської транспортної архітектури.

Особливо виразно ця конкуренція проявляється у розвитку TITR (Транскаспійського міжнародного транспортного коридору або Middle Corridor), який дедалі більше розглядається як альтернативний маршрут між Європою та Азією поза територією росії [2; 16; 32]. Для Китаю цей коридор є одним із елементів диверсифікації сухопутних маршрутів BRI, тоді як для ЄС – складовою політики стратегічної автономії, зниження транспортно-логістичних ризиків та посилення сполученості з Центральною Азією [42–44].

Необхідно зазначити, що попередньою інституційною рамкою для ініціативи розвитку Транскаспійського міжнародного транспортного коридору, був

розвиток коридору TRACECA й у сучасних умовах функціональне значення цього класичного коридору поступово трансформується у більш операційно інтегрований TITR, маршрут якого охоплює наступні країни: Китай → Казахстан → Каспійське море → Азербайджан → Грузія → Туреччина / Чорне море → країни Європи (через Румунію, Болгарію, Україну).

У такій системі координат Україна опиняється на перетині кількох конкуруючих геоекономічних проєктів, що створює як додаткові можливості залучення інвестицій та інтеграції до міжнародних транспортних мереж, так і ризики виникнення асиметричної економічної залежності, політичного тиску та фрагментації зовнішньоекономічних пріоритетів [41]. Це зумовлює необхідність формування збалансованої транспортної та інвестиційної політики, орієнтованої на поєднання інфраструктурної модернізації з довгостроковими стратегічними інтересами України та її інтеграцією до європейського економічного простору.

За даними Світового банку (Індекс ефективності логістики) [3], середні витрати на логістику та час проходження кордонів у країнах, що формують систему альтернативних маршрутів Європа–Азія, можуть відрізнятись у 1,5–2 рази, що безпосередньо впливає на перерозподіл вантажопотоків. Водночас, за оцінками ЄБРР, характерною проблемою залишається фрагментованість тарифів і процедур, що збільшує загальну вартість перевезення на 20–30% порівняно з більш інтегрованими маршрутами [2]. Навіть за наявності достатньої пропускної спроможності коридори можуть залишатись недостатньо завантаженими, саме тому важливу роль відіграє прозорість і узгодженість тарифної політики, на чому наполягають МФО, наголошуючи на доцільності уніфікації тарифних підходів між країнами та забезпеченні відкритого доступу до тарифної інформації [2].

Аналогічні тенденції простежуються і на ринку транспортно-логістичних послуг України. За експертними оцінками галузевих досліджень, частка транспортно-логістичних витрат у структурі експорту окремих видів продукції (зокрема аграрної) може досягати 30–50% кінцевої вартості [9], що є вищим

показником порівняно з країнами ЄС. Це обумовлено, зокрема, тарифними дисбалансами між видами транспорту та нерівномірним завантаженням інфраструктури [10]. У результаті навіть незначні зміни тарифної політики або зростання вартості окремих сегментів (залізничних чи портових) можуть призводити до суттєвої переорієнтації вантажів на альтернативні маршрути, включаючи маршрути через країни Центральної та Південно-Східної Європи, що в підсумку знижуватиме транзитний потенціал України.

Проведений аналіз економічних аспектів функціонування євразійських транспортних коридорів засвідчив суттєву диференціацію економічних показників залежно від рівня інвестиційного забезпечення, структури тарифоутворення, швидкості перевезень та характеру ризиків. Порівняння здійснюється між різними моделями організації євразійської транспортної взаємодії: TRACECA розглядається переважно як інституційно-координаційна рамка, TITR – як операційний мультимодальний маршрут, а BRI — як широка геоекономічна інфраструктурна мережа. (табл. 1).

Таблиця 1. Порівняльна характеристика моделей організації євразійської транспортної взаємодії*

Назва ініціативи (міжнародних транспортних коридорів)	Орієнтовний обсяг інвестицій (2020–2025 рр.)	Орієнтовний рівень транспортних тарифів, дол./т-км	Середній час доставки	Рівень тарифної та інституційної інтеграції	Тип координації коридору	Ключові економічні та інституційні ризики
TRACECA	1–2 млрд дол. США (модернізація портової, дорожньої та мультимодальної інфраструктури) [11]	0,05–0,12	15–25 днів	Низький	Інституційно - фрагментований	Геополітична нестабільність Чорноморського регіону; фрагментованість тарифної політики; недостатня координація між країнами-учасницями; інфраструктурні «вузькі місця»

Продовження таблиці 1.

Назва ініціативи (міжнародних транспортних коридорів)	Орієнтовний обсяг інвестицій (2020–2025 рр.)	Орієнтовний рівень транспортних тарифів, дол./т-км	Середній час доставки	Рівень тарифної та інституційної інтеграції	Тип координації коридору	Ключові економічні та інституційні ризики
Транскаспійський коридор (TITR / Middle Corridor)	3–5 млрд дол. США, включаючи залізничну, портову та дорожню інфраструктуру [13–15]	0,08–0,15	18–30 днів	Середній	Координований мультимодальний	Обмежена пропускна спроможність портів Каспійського моря; залежність від мультимодальної перевалки; затримки на кордонах; часткова тарифна фрагментація
BRI (Belt and Road Initiative)	понад 100 млрд дол. США у транспортну та логістичну інфраструктуру [18–20]	0,04–0,10	12–20 днів (залізницею); 30–40 днів (морем)	Високий (мережевий)	Гео економічний мережевий	Геополітичні ризики; торгова залежність окремих країн; регуляторні бар'єри; асиметричність інфраструктурного розвитку

Джерело: складено авторками на основі [11–22].

* Дані мають узагальнений та оціночний характер через відмінності у методиках розрахунку тарифів, часових параметрів перевезень та структури транспортно-логістичних витрат.

Проведене порівняння свідчить, що конкурентоспроможність євразійських транспортних коридорів визначається не лише масштабами інвестиційного забезпечення, а й рівнем тарифної та інституційної інтеграції. При цьому коридори з вищим рівнем координації логістичних, тарифних та управлінських механізмів демонструють нижчі трансакційні витрати та вищу передбачуваність перевезень. Водночас менш інтегровані маршрути характеризуються більшою залежністю від адміністративних бар'єрів, мультимодальних затримок і тарифної фрагментації.

TRACECA. Фінансування розвитку коридору TRACECA традиційно ґрунтувалося переважно на ресурсах ЄС, міжнародних фінансових організацій

та донорських програм, орієнтованих як на модернізацію транспортної інфраструктури, так і на інституційне забезпечення функціонування коридору. Зокрема, Європейська комісія та міжнародні фінансові інституції спрямовували фінансування на модернізацію портової та дорожньої інфраструктури, підвищення безпеки перевезень, цифровізацію транспортно-логістичних процесів, а також гармонізацію нормативно-правового середовища у країнах-учасниках TRACECA [23; 24].

Водночас сучасний етап розвитку TRACECA характеризується певною трансформацією його функціональної ролі у системі євразійських транспортних маршрутів. Якщо у 1990-х – на початку 2000-х рр. коридор розглядався як один із ключових альтернативних напрямів транспортного сполучення між Європою та Азією, то нині його значення дедалі більше зміщується у площину інституційної та політичної платформи координації регіонального співробітництва [25]. У науковій та експертній літературі TRACECA все частіше характеризується не як повноцінний інтегрований транспортний коридор у класичному розумінні, а як «інституційна спадщина» (*legacy corridor*), що зберігає значення переважно як рамковий механізм координації транспортної політики між країнами Кавказу, Чорноморського регіону та Центральної Азії [25].

Попри наявність донорської підтримки, обсяги фактичних капіталовкладень у масштабні інфраструктурні проекти залишаються відносно невисокими порівняно з іншими євразійськими маршрутами. За узагальненими оцінками, сукупний обсяг інвестицій у розвиток TRACECA протягом останніх років становив близько 1–2 млрд дол. США, що є найнижчим показником серед розглянутих коридорів (табл. 1). Основна частина фінансування спрямовувалась на локальну модернізацію портів, прикордонної інфраструктури та окремих ділянок автомобільних і залізничних маршрутів [11; 24]. Така обмеженість інвестиційного забезпечення стримує усунення інфраструктурних «вузьких місць» та знижує

конкурентоспроможність маршруту порівняно з більш інтегрованими транспортними системами.

Суттєвим обмеженням залишається відсутність централізованого механізму фінансової координації розвитку коридору. У цьому контексті важливого значення набувають ініціативи щодо створення спеціального «фонду TRACECA» для акумулювання фінансових ресурсів та підтримки пріоритетних інфраструктурних проєктів [25]. Потенційно реалізація такого механізму могла б посилити інституційну узгодженість розвитку коридору та знизити залежність від фрагментованої донорської підтримки.

Попри відносно низький рівень інвестицій, TRACECA зберігає певні конкурентні позиції за окремими економічними параметрами. Зокрема, орієнтовний рівень транспортних тарифів становить 0,05–0,12 дол./т-км, а середній час доставки вантажів у сполученні Європа–Кавказ–Центральна Азія оцінюється у межах 15–25 днів [12]. Водночас ефективність функціонування маршруту істотно обмежується інституційною фрагментацією, недостатньою координацією між країнами-учасницями та інфраструктурними проблемами, насамперед у портових вузлах Чорного та Каспійського морів.

Однією з ключових особливостей TRACECA є його складна мультимодальна структура, яка поєднує залізничні, автомобільні та морські сегменти перевезень через Чорне і Каспійське моря [26; 27]. Значна кількість державних кордонів та перевалочних операцій істотно ускладнює формування узгодженої тарифної політики. На відміну від Транскаспійського коридору, у межах TRACECA відсутній механізм «єдиного тарифу»: кожна держава застосовує власні ставки за користування інфраструктурою, транзитні збори та платежі за супутні послуги [28]. У результаті формується фрагментоване тарифне середовище, у якому кінцева вартість перевезення залежить від конфігурації маршруту, співвідношення видів транспорту та рівня розвитку окремих інфраструктурних сегментів.

Децентралізована модель тарифного регулювання спричиняє зростання сукупних транспортно-логістичних витрат і знижує привабливість маршруту для міжнародних перевізників [25]. Для операторів це проявляється у підвищенні транзакційних витрат, ризиках затримок на стикових ділянках та додаткових витратах, пов'язаних із митними процедурами й перевалкою вантажів. Унаслідок цього тарифний фактор перетворюється не лише на економічний параметр, а й на структурне обмеження розвитку транзитного потенціалу коридору.

Попри наявність окремих ініціатив щодо гармонізації тарифної політики, зокрема впровадження моделей «єдиної ставки» або нормативних тарифів на окремих сегментах маршруту, їх практична реалізація залишається обмеженою через відмінності національних тарифних систем та економічних умов країн-учасниць. Відсутність наскрізного тарифу ускладнює прогнозованість вартості перевезень і стримує формування інтегрованого логістичного простору в межах TRACECA.

Додатковим чинником зниження конкурентоспроможності залишаються високі портові збори та витрати на перевалку вантажів, зокрема у чорноморських портах. За таких умов окремі тарифні елементи формують своєрідні «цінові вузькі місця», що частково нівелює географічні переваги маршруту та знижує його привабливість для міжнародних вантажовідправників.

Оцінка часових і вартісних параметрів TRACECA базується переважно на аналітичних дослідженнях маршрутів Європа–Кавказ–Центральна Азія через Кавказький регіон. За узагальненими оцінками, середня тривалість доставки вантажів становить близько 15–25 днів, тоді як вартість транспортування коливається в межах 0,05–0,12 дол. США за т-км [12]. Структура перевезень характеризується домінуванням автомобільного транспорту (приблизно 54%), частка залізничних перевезень становить близько 33%, а морських – близько 13% [29]. Саме переважання автомобільних сегментів значною мірою пояснює відносно вищий рівень

тарифів, тоді як залізничні та морські перевезення забезпечують нижчу собівартість транспортування.

Таким чином, сучасний TRACECA доцільно розглядати не стільки як повністю інтегрований та висококонкурентний транспортний коридор, скільки як рамкову платформу транспортно-логістичної взаємодії, яка зберігає стратегічне значення у контексті диверсифікації євразійських маршрутів та формування альтернативних напрямів сполучення між Європою та Азією поза територією росії. Водночас подальша ефективність коридору безпосередньо залежатиме від здатності країн-учасниць забезпечити інституційну координацію, модернізацію інфраструктури та поступову гармонізацію тарифної політики.

TITR. Інвестиційне забезпечення розвитку Транскаспійського коридору формується на основі поєднання державного фінансування країн-учасниць (Казахстан, Азербайджан, Грузія, Туреччина), ресурсів міжнародних фінансових інституцій та приватного капіталу. Важливу роль відіграють ЄС, Світовий банк, ЄБРР, Азійський банк розвитку та Китай, що відображає зростання стратегічного значення маршруту як альтернативного євразійського транспортного напрямку в умовах геополітичної трансформації логістичних потоків. Загальний обсяг інвестицій у розвиток коридору за останні роки оцінюється у 3–5 млрд дол. А (табл. 1).

Серед найбільших інфраструктурних проєктів – модернізація залізничної мережі Казахстану за підтримки Світового банку, яка передбачає будівництво нової ділянки Моїнти–Кизилжар та мобілізацію близько 1,4 млрд дол. приватного фінансування [13]. Проєкт спрямований на скорочення маршрутів, усунення перевантажених ділянок і підвищення пропускної спроможності коридору. Паралельно ЄБРР фінансує розвиток портової інфраструктури Каспійського регіону, зокрема розширення потужностей порту Актау та модернізацію логістичних вузлів Азербайджану і Грузії [30]. Додатковим джерелом інвестицій виступає китайський капітал, спрямований на розвиток стратегічних логістичних об'єктів у межах маршруту [31].

Попри активізацію інвестиційної діяльності, масштаби фінансування залишаються недостатніми порівняно з потребами модернізації мультимодальної інфраструктури. Основними структурними обмеженнями коридору залишаються недостатня пропускна спроможність каспійських портів, залежність від поромного сполучення, затримки на прикордонних переходах та нерівномірний розвиток окремих ділянок маршруту.

За оцінками аналітичних досліджень, середній час доставки вантажів TITR становить 18–30 днів, а орієнтовна вартість перевезення – 0,08–0,15 дол./т-км (табл. 1) [16; 17]. Вищий рівень тарифів порівняно з BRI та TRACECA пояснюється складною мультимодальною структурою коридору, необхідністю перевалки вантажів у портах Каспійського моря, а також додатковими витратами на координацію перевезень і проходження кордонів. Нижня межа тарифів характерна для ефективно синхронізованих контейнерних маршрутів, тоді як верхня формується в умовах затримок, перевантаження портів або нестабільності поромного сполучення [34; 35].

На відміну від TRACECA, у межах TITR сформовано більш узгоджену модель тарифного регулювання. Одним із ключових елементів стало впровадження принципу «єдиного тарифу» та механізму «єдиного вікна», що забезпечує більшу прозорість ціноутворення й підвищує прогнозованість витрат для операторів перевезень. Додатковим етапом інституційної інтеграції стало створення спільного логістичного оператора за участю Казахстану, Азербайджану та Грузії, а також залучення китайського перевізника CRTS [31].

У результаті посилення координації та розвитку інфраструктури обсяги перевезень коридором демонструють стабільне зростання. Водночас окремі сегменти маршруту, передусім каспійські поромні переправи, залишаються джерелом підвищених витрат і часових затримок, що зберігає структурні ризики функціонування коридору. Загалом Транскаспійський коридор поступово зміцнює свої позиції як один із найбільш динамічних альтернативних транспортних коридорів між Європою та Азією, хоча його

подальша конкурентоспроможність залежатиме від масштабів модернізації інфраструктури та рівня міждержавної координації.

BRI не є єдиним коридором, а виступає як мережа маршрутів, які функціонують на основі двосторонніх угод між Китаєм та десятками держав (включно з Україною) (табл 1.), де реальну координацію найчастіше забезпечують китайські банки та компанії, а не мультинаціональні інституції. Реалізація ініціативи супроводжується спрямуванням з боку Китаю сотень мільярдів доларів на будівництво та модернізацію автомобільних доріг, залізниць, портів, енергетичної та трубопровідної інфраструктури, що свідчить про системний масштаб ресурсного забезпечення даної ініціативи. Інвестиції в межах BRI орієнтовані не лише на розширення фізичної інфраструктури, а й на формування нових логістичних зв'язків, скорочення транспортних витрат і підвищення швидкості транзиту між Європою та Азією.

Ефективність таких вкладень підтверджується кількісними оцінками, оскільки ініціатива BRI демонструє найвищий рівень інвестиційного забезпечення (понад 100 млрд дол.), що трансформується у відносно нижчі тарифи (0,04–0,10 дол./т-км) та найкращі показники швидкості доставки (12–20 днів залізницею), що свідчить про ефект масштабу та інфраструктурної інтеграції.

Реалізація залізничних і портових проєктів у напрямку Європи, за усередненими даними, здатна скоротити час доставки в середньому на 3–4%. Водночас у межах напрямку «Китай–Центральна Азія–Західна Азія» коридору BRI очікується зниження тривалості вантажного транзиту на 12% завдяки введенню нових маршрутів та модернізації інфраструктури. Такі показники підтверджують прямий взаємозв'язок між масштабами інвестицій та підвищенням ефективності функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Характерною рисою BRI є специфічна модель фінансування, яка поєднує різні інструменти залучення капіталу. Значна частина проєктів

фінансується через китайські державні фінансові інституції, зокрема Silk Road Fund та державні банки розвитку Китаю, за рахунок пільгових позик, кредитних програм, механізмів концесій та спільних підприємств з Китаєм. Таким чином, інвестиційна модель BRI має гібридний характер і охоплює як механізми «м'якого» кредитування, так і прямі іноземні інвестиції, що створює змішану систему фінансування інфраструктурних проєктів. Водночас така модель не лише забезпечує масштабність інвестицій, а й формує нові можливості інтеграції національних транспортних систем до глобальних логістичних мереж [37].

Отже, інвестиційне забезпечення BRI характеризується масштабністю ресурсів, різноманітністю фінансових механізмів та орієнтацією на довгострокову інфраструктурну інтеграцію. Поєднання державного фінансування, кредитних інструментів і прямих інвестицій створює основу для прискорення модернізації транспортних коридорів, підвищення їх пропускної спроможності та посилення трансконтинентальної сполученості.

Як і TRACECA, BRI характеризується відсутністю єдиних тарифів для учасників, оскільки маршрути проходять через значну кількість держав із різними моделями тарифоутворення, рівнем транспортних зборів, митними режимами та регуляторними підходами. Водночас конкурентоспроможність маршрутів BRI значною мірою забезпечується не прямою тарифною уніфікацією, а опосередкованим зниженням транспортних витрат за рахунок інфраструктурної модернізації та підвищення ефективності перевезень.

Разом із тим відсутність узгодженого тарифного механізму між країнами-учасницями зберігає ризики тарифної фрагментації та виникнення додаткових витрат на стиках транспортних систем. Особливо це стосується трансконтинентальних маршрутів, де технічна несумісність інфраструктури – зокрема відмінності між китайською широкою та європейською вузькою колією – потребує перевантаження, зміни рухомого складу або використання мультимодальних рішень, що генерує додаткові витрати та часові затримки.

Середній рівень тарифів на залізничні перевезення в межах BRI доцільно оцінювати у діапазоні 0,04–0,10 дол./т-км, що узагальнює відповідні міжнародні аналітичні оцінки. Зокрема, за даними Світового банку, міжнародні тарифи на залізничні перевезення варіюються в межах 0,03–0,12 дол./т-км [38]; відповідно до оцінок UNESCAP, для євразійських коридорів, включаючи маршрути в межах BRI, характерний рівень 0,04–0,08 дол./т-км [39]; водночас, за висновками OECD, типовий тарифний діапазон для залізничних перевезень на напрямках BRI, які загалом є дорожчими порівняно з морськими, становить 0,05–0,10 дол./т-км [40]. Таким чином, наведені оцінки свідчать про відносну узгодженість міжнародних підходів до визначення вартості залізничних перевезень та підтверджують їх проміжне положення між більш дешевими морськими та більш дорогими авіаційними перевезеннями у структурі глобальних логістичних витрат.

Отже, особливістю тарифної політики BRI є поєднання децентралізованого тарифного регулювання з інфраструктурними механізмами непрямого зниження транспортних витрат, що, попри відсутність єдиного тарифу, створює передумови для підвищення ефективності євразійських логістичних коридорів.

Однією з основних переваг сухопутних маршрутів BRI є суттєве скорочення часу перевезення між Китаєм та Європою порівняно з традиційними морськими шляхами. За даними UNCTAD, середній час доставки вантажів залізницею за маршрутом Китай–Європа становить 12–20 днів, тоді як морські перевезення за аналогічним напрямком тривають у середньому 30–40 днів, що свідчить про майже дворазове скорочення транзитного часу. Подібні оцінки містяться у дослідженнях Світового банку, відповідно до яких розвиток транспортної інфраструктури та логістичної взаємопов'язаності в межах ініціативи BRI сприяє скороченню тривалості перевезень між Азією та Європою в середньому з 30–40 днів до 12–18 днів, залежно від конфігурації маршруту, рівня його інфраструктурної розвиненості та ефективності процедур транзитного супроводу. Деталізовані

галузеві оцінки також підтверджують зазначену тенденцію. Зокрема, за даними Rail Freight Forward, середня тривалість контейнерних перевезень залізницею між Китаєм та Європою становить 14–18 днів, тоді як за оцінками DHL цей показник коливається в межах 10–20 днів залежно від маршруту, прикордонних процедур та завантаженості окремих сегментів коридору. Для порівняння, за даними Drewry, середній транзитний час контейнерних морських перевезень за цим напрямом залишається на рівні 30–40 днів [21–22].

Таким чином, можна зробити висновок, що найбільш економічно ефективними з точки зору співвідношення «вартість–швидкість» є маршрути, інтегровані в рамках BRI, однак вони супроводжуються підвищеними системними ризиками. Натомість альтернативні коридори – TITR та TRACECA – мають вищі операційні витрати та інфраструктурні обмеження, проте відіграють критично важливу роль у диверсифікації транспортних потоків і зниженні геополітичної залежності. У стратегічній перспективі їх розвиток визначатиметься не лише обсягами інвестицій, а й рівнем інституційної координації, цифровізації логістики та модернізації вузлової інфраструктури.

Для України інвестиційне забезпечення є ключовою передумовою відновлення та модернізації транспортної системи у періоді повоєнного відновлення, а також її інтеграції до євразійських коридорів з метою підвищення її роль як транзитної держави та важливого логістичного вузла між Європою та Азією. Ефективна участь у цих маршрутах потребує проактивної участі у реалізації узгодженої інвестиційної політики, спрямованої на модернізацію залізничної, портової та прикордонної інфраструктури, розвиток мультимодальних перевезень і цифровізацію логістичних процесів. Водночас визначальними залишаються диверсифікація джерел фінансування, зниження інвестиційних і геополітичних ризиків, а також посилення інституційної координації з країнами-партнерами.

Водночас слід враховувати активізацію інвестицій у розвиток євразійських транспортних коридорів за участю росії, орієнтованих на формування альтернативних маршрутів в обхід території України, що зумовлює потенційні ризики зниження транзитної привабливості та послаблення ролі національної транспортної системи у міжнародних логістичних ланцюгах.

Залучення фінансових ресурсів Китаю, зокрема у формі кредитів або інвестицій у стратегічну інфраструктуру, потенційно може призводити до виникнення залежного економічного становища. Така залежність здатна трансформуватися у політичний вплив на процеси формування державної політики, що підтверджується попереднім досвідом взаємин окремих країн із Китаєм. У цьому контексті особливої ваги набуває необхідність оцінки умов фінансування, прозорості контрактів та довгострокових наслідків для макроекономічної стабільності. Крім того, активізація співпраці з Китаєм нерідко супроводжується виникненням геополітичної напруги у відносинах із західними партнерами, передусім країнами ЄС. Це зумовлює необхідність балансування між різними зовнішньополітичними векторами та узгодження інфраструктурної політики з довгостроковими стратегічними пріоритетами держави.

У свою чергу, трансформації у світовій торгівлі, запровадження міжнародних санкцій, а також внутрішньополітичні потрясіння в окремих країнах можуть істотно і, що важливо, раптово впливати на реалізацію транспортних проєктів у межах BRI. Це підвищує рівень невизначеності та ускладнює довгострокове планування логістичних потоків в межах коридору. Важливим аспектом є також посилення уваги з боку провідних міжнародних акторів, зокрема США та ЄС, до дотримання стандартів прозорості, екологічної безпеки та належного врядування у проєктах, що реалізуються в рамках BRI. Таким чином, попри значний потенціал розширення транспортних можливостей, участь у BRI супроводжується комплексом

ризиків, які потребують системного та всебічного аналізу з боку України [41].

Таким чином на Євразійському континенті формується багатовекторна система координації міжнародних коридорів, у межах якої Україна змушена синхронізувати свою транспортну політику як із європейськими програмами, такими як TEN-T та CEF, так і з потенційними китайськими інвестиційними проєктами. За таких умов координація участі України у проєктах BRI на національному рівні ускладнюється впливом суперечливих геополітичних факторів. Зокрема, прикладом може слугувати позиція Китаю щодо санкційної політики стосовно росії, що створює додаткові виклики для узгодження інтересів різних сторін і формування послідовної зовнішньоекономічної стратегії України у сфері міжнародних транспортних коридорів.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Отже, результати проведеного дослідження свідчать, що підвищення ефективності інтеграції України до системи євразійських транспортних коридорів потребує реалізації комплексної інвестиційно-тарифної політики, орієнтованої на посилення інфраструктурної, логістичної та інституційної взаємопов'язаності з європейським транспортним простором. Ключове значення у цьому контексті має концентрація інвестиційних ресурсів на проєктах, що виконують функцію «каталізаторів» розвитку міжнародних коридорів, насамперед у межах інтеграції до мережі TEN-T, модернізації прикордонної та портової інфраструктури, а також усунення критичних інфраструктурних «вузьких місць». Важливу роль при цьому відіграватиме розширення механізмів державно-приватного партнерства та активізація співпраці з міжнародними фінансовими організаціями.

Встановлено, що одним із визначальних чинників конкурентоспроможності транспортних коридорів є рівень тарифної та інституційної інтеграції. У зв'язку з цим стратегічного значення набуває гармонізація тарифної політики України з європейськими підходами до

тарифоутворення, включаючи поступовий перехід до прозорих методик розрахунку тарифів, орієнтованих на граничні витрати, а також впровадження механізмів «наскрізного» тарифу для мультимодальних перевезень. Це дозволить знизити рівень тарифної фрагментації, скоротити трансакційні витрати та підвищити передбачуваність логістичних послуг для міжнародних операторів.

Окремого значення набуває реформування системи портових зборів та оптимізація вартості перевалки вантажів, оскільки саме портовий сегмент значною мірою визначає конкурентоспроможність українських маршрутів у системі альтернативних євразійських транспортних коридорів. Уніфікація тарифних підходів із сусідніми країнами та зниження надмірного тарифного навантаження сприятимуть підвищенню транзитної привабливості української транспортної системи та мінімізації ризиків перерозподілу вантажопотоків на альтернативні маршрути.

Таким чином, забезпечення ефективної інтеграції України до євразійських транспортних коридорів потребує не лише модернізації фізичної інфраструктури, а й формування цілісної моделі інституційної та тарифної координації. Реалізація зазначених напрямів сприятиме підвищенню інвестиційної привабливості транспортної системи України, зниженню логістичних витрат, посиленню стійкості міжнародних транспортних зв'язків та зміцненню стратегічної ролі України як транзитної держави у системі євразійської транспортної взаємодії.

Реалізація зазначених заходів забезпечить підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури України, зниження логістичних витрат і формування конкурентоспроможної тарифної політики. У сукупності це сприятиме зміцненню позицій України як транзитної держави та її ефективній інтеграції до системи євразійських транспортних коридорів.

Література

1. The 2035 Eurasian Transport Network: over 300 infrastructure development projects with a total investment of over \$234 billion. *EABR*. 2025. URL: <https://turkmenistan252.rssing.com/chan-61270455/article4971.html> (дата звернення: 29.04.2026).
2. Sustainable transport connections between Europe and Central Asia. *The European Bank for Reconstruction and Development*. 2023. URL: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Sustainable_transport_connections_between_Europe_and_Central_Asia.pdf (дата звернення: 29.04.2026).
3. Logistics Performance Index (LPI). *World Bank Group*. 2025. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата звернення: 29.04.2026).
4. Поліванцев А.С. Роль транспортної інфраструктури у міжнародній інтеграції в умовах глобалізації. *Бізнес Інформ*. 2025. №1. С. 352–359. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-1-352-359>
5. Кушнір Л., Гречанюк Р., Сербул-Великий І. Перспективи використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів як елемент підвищення логістичної привабливості України. *Економіка та суспільство*. 2022. №45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79>
6. Філатов С.А., Єрусланов А.А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2019. № 1 (53). С. 27–35. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>.
7. Волощук І.А. Функціонування міжнародних транспортних коридорів та їх входження в транспортну систему. *Wschodnioeuropejskie Czasopismo Naukowe (East European Scientific Journal)*. *Ekonomia*. 2016. № 6. URL: <https://surl.li/aycjnc>
8. Притула Х.М., Калат Я.Я., Кирик І.М. Розвиток зон впливу міжнародних транспортних коридорів: аналіз проблем та перспектив (науково-аналітична записка). ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». 2022. 25 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf>

9. Logistics costs up to half the price of grain. *Railway Supply*. 2022. URL: <https://www.railway.supply/logistics-costs-up-to-half-the-price-of-grain/> (дата звернення: 29.04.2026).

10. Hrazhdan O. Russian Strikes Create 'Extreme Uncertainty' for Ukraine's Grain Exporters, Doubling Logistics Costs. *Kyivpost*. 2026. URL: <https://www.kyivpost.com/post/72043> (дата звернення: 29.04.2026).

11. 10 Priority. *TRACECA*. 2024. URL: <https://traceca.ge/en/news/10priority> (дата звернення: 29.04.2026).

12. Transport Corridor (Europe–Caucasus–Asia). *TRACECA*. 2024. URL: <https://traceca.ge/en/route/silk-road/traceca> (дата звернення: 29.04.2026).

13. World Bank Support to Enhance Rail Connectivity and Logistics in Kazakhstan. *World Bank Group*. 2026. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/19/world-bank-support-to-enhance-rail-connectivity-and-logistics-in-kazakhstan> (дата звернення: 29.04.2026).

14. World Bank Approves New Project to Enhance Middle Corridor Development and Transport Connectivity in Kazakhstan. *World Bank Group*. 2024. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/11/15/transport-resilience-and-connectivity-enhancement-project-in-kazakhstan> (дата звернення: 29.04.2026).

15. Kazakhstan to receive \$300 million for development of the Middle Corridor. *TRACECA*. 2026. URL: <https://traceca.ge/en/news/kazakhstanreceive300millionfordevelopmentofthemiddlecorridor/> (дата звернення: 29.04.2026).

16. The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. *World Bank Group*. 2023. URL: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor> (дата звернення: 29.04.2026).

17. Nurseiit N. Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia. *Journal of Eurasian Studies*. 2025. DOI:10.1177/18793665251388115 (дата звернення: 29.04.2026).

18. Belt and Road Initiative. *World Bank Group*. 2019. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/pdf/Main-Report.pdf> (дата звернення: 29.04.2026).

19. China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. *OECD*. 2021. URL: https://rideauinstitute.ca/wp-content/uploads/2021/06/ChinasBRI_OECD.pdf (дата звернення: 29.04.2026).

20. Business and Finance Outlook 2018. *OECD*. 2018. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-business-and-finance-outlook-2018_9789264298828-en.html (дата звернення: 29.04.2026).

21. UNCTAD: Review of Maritime Transport 2024. *SAFETY4SEA*. 2024. URL: <https://safety4sea.com/unctad-review-of-maritime-transport-2024/> (дата звернення: 29.04.2026).

22. Drewry Container Capacity Insight WK07 2024. Example Report. *SCRIBD*. 2024. URL: <https://www.scribd.com/document/796167512/Drewry-Container-Capacity-Insight-WK07-2024-Example-Report> (дата звернення: 29.04.2026).

23. PRESS RELEASE. TRACECA ORG. *TRACECA*. 2012. URL: <https://traceca-org.org/en/home/investment-forum/investment-forum-2012/press-release/> (дата звернення: 29.04.2026).

24. Strategy of IGC TRACECA 2016-2026. *TRACECA ORG*. URL: <https://traceca-org.org/ua/home/basic-documents/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (дата звернення: 29.04.2026).

25. TRACECA Is Back: Kazakhstan and the Reconfiguration of Eurasian Trade Routes. *The Diplomat*. 2025. URL: <https://thediplomat.com/2025/12/traceca-is-back-kazakhstan-and-the-reconfiguration-of-eurasian-trade-routes/> (дата звернення: 29.04.2026).

26. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia TRACECA. *EENI Global Business School*. URL: <https://en.reingex.com/TRACECA.shtml> (дата звернення: 29.04.2026).

27. Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA) Initiative. *The Asia Regional Integration Center (ARIC)*. URL:

<https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia> (дата звернення: 29.04.2026).

28. Transport Corridor Europe-the Caucasus-Asia. PS IGC TRACECA Baku. *TRACECA* 2022. URL: <https://traceca.uab.gov.tr/uploads/pages/sunumlar/sg-presentation-roadshow2022-eng.pdf> (дата звернення: 29.04.2026).

29. Cargo Transportation Along TRACECA Corridor Increased by 29.8 Percent. *Caucasus Watch*. 2023. URL: <https://caucasuswatch.de/en/news/cargo-transportation-along-traceca-corridor-increased-by-298-percent.html> (дата звернення: 29.04.2026).

30. Usov A. EBRD invests almost US\$ 2 billion in Central Asia and Mongolia 2025. *EBRD*. 2026. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2026/ebrd-invests-almost-us-2-billion-in-central-asia-and-mongolia-20.html> (дата звернення: 29.04.2026).

31. Nurseit N. Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia. *Journal of Eurasian Studies*. 2026. 17(1). pp. 167-182. DOI: <https://doi.org/10.1177/18793665251388115> (дата звернення: 29.04.2026).

32. The Middle Corridor Remains Supplementary to Major Trade Routes between the EU and China. *The Central Asia-Caucasus Analyst*. 2025. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13864-the-middle-corridor-remains-supplementary-to-major-trade-routes-between-the-eu-and-china> (дата звернення: 29.04.2026).

33. Realising the Potential of the Middle Corridor. *OECD*. 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html (дата звернення: 29.04.2026).

34. Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa. Final Report. *DOCZZ*. 2013. URL: <https://doczz.net/doc/4800511/logistics-cost-study-of-transport-corridors-in-central-an...> (дата звернення: 29.04.2026).

35. Northern Corridor Transport Observatory Report. *Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority*. 2019 URL: <https://top.ttcanc.org/uploads/attachments/cl1ut2cxd01b30jqxiplqpo7y-the->

[northern-corridor-transport-observatory-report-issue-no-14-june-2019-english.pdf](#)
(дата звернення: 29.04.2026).

36. Middle Corridor. *Trans-Caspian International Transport Route*. URL: <https://middlecorridor.com/> (дата звернення: 29.04.2026).

37. Ruta M., Rocha N., Mulabdic A., Murray S., Soyres F. How the Belt and Road Initiative could reduce trade costs. *CEPR Offices*. 2018. URL: <https://cepr.org/voxeu/columns/how-belt-and-road-initiative-could-reduce-trade-costs> (дата звернення: 29.04.2026).

38. Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance. *World Bank Group*. 2017. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf> (дата звернення: 29.04.2026).

39. Strengthening Transport Connectivity Between the Republic of Korea And Europe Through the Unescap Eurasian Transport Corridors. *UNESCAP*. 2019. URL: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Strengthening%20transport%20connectivity%20between%20the%20Republic%20of%20Korea%20and%20Europe%20through%20the%20UNESCAP%20Eurasian%20transport%20corridors-Full%20Text.pdf> (дата звернення: 29.04.2026).

40. ITF Transport Outlook 2023. Managing transport demand: Offering attractive choices. *OECD*. 2023. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/05/itf-transport-outlook-2023_4466cd78/b6cc9ad5-en.pdf (дата звернення: 29.04.2026).

41. Poita Y. Opportunities and Risks from the Belt and Road Initiative in Ukraine. *Securitization and Democracy in Eurasia*. Springer. 2022. pp. 313–327. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-16659-4_22 (дата звернення: 29.04.2026).

References

1. EABR (2025), “The 2035 Eurasian Transport Network: over 300 infrastructure development projects with a total investment of over \$234 billion”,

available at: <https://turkmenistan252.rssing.com/chan-61270455/article4971.html> (Accessed 29 April 2026).

2. The European Bank for Reconstruction and Development (2023), “Sustainable transport connections between Europe and Central Asia”, available at: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Sustainable_transport_connections_between_Europe_and_Central_Asia.pdf (Accessed 29 April 2026).

3. World Bank Group (2025), “Logistics Performance Index (LPI)”, available at: <https://lpi.worldbank.org/> (Accessed 29 April 2026).

4. Polivantsev, A.S. (2025), “The Role of Transport Infrastructure in International Integration in the Context of Globalization”, *Biznes Inform*, vol. 1, pp. 352–359. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-1-352-359>

5. Kushnir, L., Hrechaniuk, R. and Serbul-Velykyi, I. (2022), “Prospects for the use and development of international transport corridors as an element of increase in the logistics attractiveness of Ukraine”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79>

6. Filatov, S.A. and Yeruslanov, A.A. (2019), “Influence of international transport corridors on the development of Ukraine's infrastructure”, *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, vol. 1 (53), pp. 27–35. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>.

7. Voloshchuk, I.A. (2016), “Functioning of international transport corridors and their integration into the transport system”, *Wschodnioeuropejskie Czasopismo Naukowe (East European Scientific Journal). Ekonomia*, vol 6, available at: <https://surl.li/aycjnc> (Accessed 29 April 2026).

8. Prytula, Kh.M., Kalat, Ya.Ya. and Kyryk, I.M. (2022), “Development of zones of influence of international transport corridors: analysis of problems and prospects (scientific and analytical note)”, *DU «Instytut rehionalnykh doslidzhen imeni M.I. Dolishnoho NAN Ukrainy»*, pp. 25, available at: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf> (Accessed 29 April 2026).

9. Railway Supply (2022), “Logistics costs up to half the price of grain”, available at: <https://www.railway.supply/logistics-costs-up-to-half-the-price-of-grain/> (Accessed 29 April 2026).

10. Hrazhdan, O. (2026), “Russian Strikes Create ‘Extreme Uncertainty’ for Ukraine’s Grain Exporters, Doubling Logistics Costs”, *Kyivpost*, available at: <https://www.kyivpost.com/post/72043> (Accessed 29 April 2026).

11. TRACECA (2024), “10 Priority”, available at: <https://traceca.ge/en/news/10priority> (Accessed 29 April 2026).

12. Transport Corridor (Europe–Caucasus–Asia). *TRACECA*. 2024. URL: <https://traceca.ge/en/route/silk-road/traceca> (Accessed 29 April 2026).

13. World Bank Group (2026), “World Bank Support to Enhance Rail Connectivity and Logistics in Kazakhstan”, available at: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/19/world-bank-support-to-enhance-rail-connectivity-and-logistics-in-kazakhstan> (Accessed 29 April 2026).

14. World Bank Group (2024), “World Bank Approves New Project to Enhance Middle Corridor Development and Transport Connectivity in Kazakhstan”, available at: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/11/15/transport-resilience-and-connectivity-enhancement-project-in-kazakhstan> (Accessed 29 April 2026).

15. TRACECA (2026), “Kazakhstan to receive \$300 million for development of the Middle Corridor”, available at: <https://traceca.ge/en/news/kazakhstanreceive300millionfordevelopmentofthemiddlecorridor/> (Accessed 29 April 2026).

16. World Bank Group (2023), “The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030”, available at: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor> (Accessed 29 April 2026).

17. Nurseit, N. (2025), “Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia”, *Journal of Eurasian Studies*. DOI:10.1177/18793665251388115.

18. World Bank Group (2019), “Belt and Road Initiative”, available at: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/pdf/Main-Report.pdf> (Accessed 29 April 2026).

19. OECD (2021), “China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape”, available at: https://rideauinstitute.ca/wp-content/uploads/2021/06/ChinasBRI_OECD.pdf (Accessed 29 April 2026).

20. OECD (2018), “Business and Finance Outlook 2018” available at: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-business-and-finance-outlook-2018_9789264298828-en.html (Accessed 29 April 2026).

21. SAFETY4SEA (2024), “UNCTAD: Review of Maritime Transport 2024”, available at: <https://safety4sea.com/unctad-review-of-maritime-transport-2024/> (Accessed 29 April 2026).

22. SCRIBD (2024), “Drewry Container Capacity Insight WK07 2024. Example Report”, available at: <https://www.scribd.com/document/796167512/Drewry-Container-Capacity-Insight-WK07-2024-Example-Report> (Accessed 29 April 2026).

23. TRACECA (2012), “Press Release. TRACECA ORG”, available at: <https://traceca-org.org/en/home/investment-forum/investment-forum-2012/press-release/> (Accessed 29 April 2026).

24. TRACECA ORG, “Strategy of IGC TRACECA 2016-2026”, available at: <https://traceca-org.org/ua/home/basic-documents/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/> (Accessed 29 April 2026).

25. The Diplomat (2025), “TRACECA Is Back: Kazakhstan and the Reconfiguration of Eurasian Trade Routes”, available at: <https://thediplomat.com/2025/12/traceca-is-back-kazakhstan-and-the-reconfiguration-of-eurasian-trade-routes/> (Accessed 29 April 2026).

26. EENI Global Business School, “Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia TRACECA”, available at: <https://en.reingex.com/TRACECA.shtml> (Accessed 29 April 2026).

27. The Asia Regional Integration Center (ARIC), “Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA) Initiative”, available at: <https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia> (Accessed 29 April 2026).

28. TRACECA (2022), “Transport Corridor Europe-the Caucasus-Asia. PS IGC TRACECA. Baku”, available at:

<https://traceca.uab.gov.tr/uploads/pages/sunumlar/sg-presentation-roadshow2022-eng.pdf> (Accessed 29 April 2026).

29. Caucasus Watch (2023), “Cargo Transportation Along TRACECA Corridor Increased by 29.8 Percent”, available at: <https://caucasuswatch.de/en/news/cargo-transportation-along-traceca-corridor-increased-by-298-percent.html> (Accessed 29 April 2026).

30. Usov, A. (2026), “EBRD invests almost US\$ 2 billion in Central Asia and Mongolia 2025”, available at: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2026/ebrd-invests-almost-us-2-billion-in-central-asia-and-mongolia-20.html> (Accessed 29 April 2026).

31. Nurseit, N. (2026), “Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia”, *Journal of Eurasian Studies*, vol. 17(1), pp. 167-182. DOI: <https://doi.org/10.1177/18793665251388115>.

32. The Central Asia-Caucasus Analyst (2025), “The Middle Corridor Remains Supplementary to Major Trade Routes between the EU and China”, available at: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13864-the-middle-corridor-remains-supplementary-to-major-trade-routes-between-the-eu-and-china> (Accessed 29 April 2026).

33. OECD (2023), “Realising the Potential of the Middle Corridor”, available at: https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html (Accessed 29 April 2026).

34. DOCZZ (2013), “Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa. Final Report”, available at: <https://doczz.net/doc/4800511/logistics-cost-study-of-transport-corridors-in-central-an...> (Accessed 29 April 2026).

35. Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (2019), “Northern Corridor Transport Observatory Report”, available at: <https://top.ttcanc.org/uploads/attachments/cl1ut2cxd01b30jqxiplqpo7y-the-northern-corridor-transport-observatory-report-issue-no-14-june-2019-english.pdf> (Accessed 29 April 2026).

36. *Trans-Caspian International Transport Route*, “Middle Corridor”, available at: <https://middlecorridor.com/> (Accessed 29 April 2026).

37. Ruta, M., Rocha, N., Mulabdic, A., Murray, S. and Soyres, F. (2018), “How the Belt and Road Initiative could reduce trade costs”, *CEPR Offices*, available at: <https://cepr.org/voxeu/columns/how-belt-and-road-initiative-could-reduce-trade-costs> (Accessed 29 April 2026).

38. World Bank Group (2017), “Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance”, available at: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf> (Accessed 29 April 2026).

39. UNESCAP (2019), “Strengthening Transport Connectivity Between the Republic of Korea And Europe Through the Unescap Eurasian Transport Corridors”, available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Strengthening%20transport%20connectivity%20between%20the%20Republic%20of%20Korea%20and%20Europe%20through%20the%20UNESCAP%20Eurasian%20transport%20corridors-Full%20Text.pdf> (Accessed 29 April 2026).

40. OECD (2023), “ITF Transport Outlook 2023. Managing transport demand: Offering attractive choices”, available at: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/05/itf-transport-outlook-2023_4466cd78/b6cc9ad5-en.pdf (Accessed 29 April 2026).

41. Poita, Y. (2022), “Opportunities and Risks from the Belt and Road Initiative in Ukraine”, *Securitization and Democracy in Eurasia*, Springer, pp. 313–327. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-16659-4_22.

Отримано редакцією журналу / Received: 15.05.26

Прорецензовано / Revised: 22.05.26

Дата публікації / Published: 26.05.26