



Світове господарство і міжнародні економічні відносини

УДК 656:339.9

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.20331510>

**Геополітичні та інституційно-правові фактори функціонування  
євразійських транспортних коридорів у контексті інтеграційних  
перспектив України<sup>1</sup>**

**Никифорок Олена Ігорівна,**

доктор економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач  
відділу розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування”,  
м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

**Стасюк Ольга Миколаївна,**

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу  
розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування”,  
м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

**Чмиррова Лариса Юріївна,**

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу  
розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування”,  
м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

---

<sup>1</sup> 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»



**Федяй Наталя Олександрівна,**

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування”,

м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

**Прийнято: 07.05.2026 | Опубліковано: 21.05.2026**

***Анотація.** Метою статті є систематизація факторів функціонування євразійських транспортних коридорів (далі - ЄТК) на сучасному етапі та оцінка геополітичних, інституційно-правових та безпекових факторів, що впливають на забезпечення перевезень по ЄТК (Транскаспійського коридору, TRASECA, маршрутах в рамках Ініціативи “Пояс і шлях” (Belt and Road Initiative – далі BRI) та оцінка їх впливу на формування інтеграційних перспектив України у межах євразійських транспортно-логістичних систем.*

*У дослідженні використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, зокрема: системний та структурно-функціональний аналіз – для виявлення взаємозв’язків між ключовими факторами впливу, порівняльний аналіз – для оцінки особливостей функціонування різних транспортних коридорів, інституційний підхід – для дослідження ролі міжнародно-правових угод, а також метод узагальнення – для формування висновків і рекомендацій щодо інтеграції України до ЄТК.*

*Встановлено, що функціонування системи міжнародних транспортних коридорів визначається сукупністю взаємопов’язаних факторів різного рівня взаємодії, серед яких геополітичні, інституційно-правові, економічні, інфраструктурно-технологічні, соціально-екологічні. Водночас на сучасному етапі фактори геополітичної стабільності та інституційно-правові стають ключовими. Показано, що воєнні конфлікти, блокади транспортних шляхів і зростання безпекових ризиків суттєво впливають на стабільність*



логістичних ланцюгів, спричиняючи зміни маршрутів і збільшенню витрат. Обґрунтовано важливість існування стратегій мінімізації негативної дії факторів, а саме розвитку альтернативних гілок та маршрутів ЄТК як інструменту підвищення стійкості міжнародних перевезень. Визначено, що міжнародні конвенції та угоди у сфері транспорту і митного регулювання формують інституційну основу ефективного функціонування мультимодальних перевезень, знижуючи адміністративні бар'єри та забезпечуючи передбачуваність транзиту. Оцінено інтеграційні перспективи України до зазначених коридорів, зокрема через розвиток інфраструктури, участь у мережі TEN-T та використання альтернативних логістичних маршрутів.

Обґрунтовано, що інтеграція України до ЄТК залежить від здатності адаптувати національну транспортну систему до умов підвищених геополітичних ризиків. Ключовими напрямками підвищення транзитної конкурентоспроможності визначено диверсифікацію маршрутів, гармонізацію нормативно-правового забезпечення митних процедур за міжнародними стандартами та посилення безпеки транспортної інфраструктури. Реалізація зазначених заходів сприятиме формуванню стійкої транспортно-логістичної системи та зміцненню позицій України як транзитної держави у напрямку Європа–Азія.

**Ключові слова:** євразійські транспортні коридори, транзит, геополітичний вплив, логістичні маршрути, транспортна інфраструктура, безпека перевезень, інституційно-правове середовище, митні процедури, фактори функціонування.



**Geopolitical and Institutional-Legal Factors of the Functioning of Eurasian  
Transport Corridors in the Context of Ukraine's Integration Prospects**

**Olena Nykyforuk,**

Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, Head of Infrastructure  
Development Department, State Organization "Institute for Economics and  
Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv, Ukraine.

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

**Olha Stasiuk,**

PhD (Economics), Senior Research Officer, Infrastructure Development  
Department, State Organization "Institute for Economics and Forecasting of the  
National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv, Ukraine,

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

**Larysa Chmyrova,**

PhD (Economics), Senior Research Officer, Infrastructure Development  
Department, State Organization "Institute for Economics and Forecasting of the  
National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv, Ukraine,

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

**Larysa Fediai,**

PhD (Economics), Senior Research Officer, Infrastructure Development  
Department, State Organization "Institute for Economics and Forecasting of the  
National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv, Ukraine,

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



**Abstract.** *The aim of the article is to systematize the factors of the functioning of Euroasian transport corridors (hereinafter referred to as ETC) at the present stage and to assess the geopolitical, institutional and legal and security factors that affect the provision of transportation along the ETC (Trans–Caspian Corridor, TRACECA, Belt and Road Initiative (hereinafter referred to as BRI) and to assess their impact on the formation of Ukraine's integration prospects within the Eurasian transport and logistics systems.*

*The study used a set of general scientific and special methods, in particular: systemic and structural and functional analysis – to identify the relationships between key factors of influence, comparative analysis – to assess the features of the functioning of various transport corridors, institutional approach – to study the role of international legal agreements, as well as the generalization method – to form conclusions and recommendations regarding the integration of Ukraine into the ETC.*

*It was established that the functioning of the system of international transport corridors is determined by a set of interrelated factors of different levels of interaction, including geopolitical, institutional and legal, economic, infrastructure-technological, socio-ecological. At the same time, at the present stage, geopolitical stability and institutional-legal factors are becoming key. It is shown that military conflicts, blockades of transport routes and increased security risks significantly affect the stability of logistics chains, causing changes in routes and increased costs. The importance of strategies for minimizing the negative impact of factors, namely the development of alternative branches and routes of the ETC as a tool for increasing the sustainability of international transportation, is substantiated. It is determined that international conventions and agreements in the field of transport and customs regulation form the institutional basis for the effective functioning of multimodal transportation, reducing administrative barriers and ensuring predictability of transit. The integration prospects of Ukraine for the specified*



*corridors are assessed, in particular through the development of infrastructure, participation in the TEN-T network and the use of alternative logistics routes.*

*It is substantiated that the integration of Ukraine into the ETC depends on the ability to adapt the national transport system to conditions of increased geopolitical risks. The key areas for increasing transit competitiveness are identified as diversification of routes, harmonization of regulatory and legal support for customs procedures according to international standards, and strengthening the security of transport infrastructure. The implementation of these measures will contribute to the formation of a sustainable transport and logistics system and strengthen the position of Ukraine as a transit state in the direction of Europe–Asia.*

**Keywords:** *Eurasian transport corridors, transit, geopolitical influence, logistics routes, transport infrastructure, transportation security, institutional and legal environment, customs procedures, operating factors.*

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах трансформації глобальних логістичних систем та зростання геополітичної напруженості питання забезпечення ефективного функціонування ЄТК набуває особливої актуальності. Україна, завдяки своєму вигідному географічному положенню на перетині основних напрямів між Європою та Азією, має значний транзитний потенціал, однак його реалізація суттєво ускладнюється впливом динамічних факторів. Воєнний стан та бойові дії на території держави, нестабільність міжнародних відносин, порушення логістичних ланцюгів є тими ризиками для транспортної інфраструктури, які формують нові виклики для інтеграції України до ключових ЄТК. У зв'язку з цим, виникає необхідність комплексного дослідження зазначених факторів та їх впливу на функціонування транспортно-логістичних систем у напрямку Європа–Азія.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика розвитку міжнародних транспортних коридорів та їх впливу на економічну інтеграцію



держав широко висвітлюється у працях вітчизняних науковців. Наразі більшість робіт присвячені інтеграції України до європейської транспортної мережі TEN-T, розвитку альтернативних маршрутів експорту та диверсифікації транспортних потоків в умовах військових дій [1–8]. У свою чергу, дослідження присвячені функціонуванню ЄТК (TRASECA, Транскаспійського, BRI) розкриті, на нашу думку, недостатньо [9–15], здебільшого це публіцистичні матеріали.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на значну кількість наукових досліджень у сфері розвитку ЄТК, низка важливих аспектів залишається недостатньо опрацьованою. Зокрема, потребує подальшого дослідження вплив факторів на функціонування ЄТК у контексті сучасних викликів, пов'язаних із військовими конфліктами та трансформацією глобальних логістичних мереж.

Недостатньо розкритими залишаються питання інтеграції України до альтернативних євразійських маршрутів поза традиційними транспортними шляхами, а також механізми адаптації національної транспортної системи до нових умов функціонування міжнародних логістичних ланцюгів. Особливої уваги потребує оцінка інституційно-правової сумісності України з міжнародним транспортним законодавством, зокрема щодо цифровізації митних процедур та забезпечення безпеки транспортної інфраструктури.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є систематизація факторів функціонування європейських транспортних коридорів на сучасному етапі та оцінка геополітичних, інституційно-правових та безпекових факторів, що впливають на забезпечення перевезень по ЄТК (Транскаспійського коридору, TRASECA, Ініціатива “Пояс і шлях” (Belt and Road Initiative – далі BRI) та оцінка їх впливу на формування інтеграційних перспектив України у межах євразійських транспортно-логістичних систем.



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання: систематизувати фактори, що впливають на функціонування системи ЄТК, на сучасному етапі; проаналізувати вплив геополітичної стабільності на функціонування транспортних коридорів Євразії; дослідити роль інституційно-правових інструментів у спрощенні транзитних та митних процедур; оцінити значення безпекових факторів у забезпеченні безперервності логістичних ланцюгів; обґрунтувати перспективи України щодо інтеграції до ключових ЄТК.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Геополітична стабільність та безпекові фактори є тими детермінантами, які істотно впливають на функціонування міжнародних транспортних коридорів. Збільшення ризиків через військові конфлікти, морські блокади чи несанкціоновані (піратські) напади змушують учасників ланцюгів постачання шукати стратегії мінімізації втрат. Не менш важливе значення має інституційно-правове середовище, яке є однією з ключових детермінант функціонування великих транспортних коридорів Євразії. У результаті аналізу, нами виокремлено та систематизовано фактори, що впливають на функціонування ЄТК на сучасному етапі (табл. 1).

**Таблиця 1**

### Систематизація факторів, що впливають на функціонування ЄТК

Рівень системи	Група факторів	Склад факторів	Характер впливу на ЄТК
I. Зовнішнє середовище (макрорівень)	<b>Геополітичні фактори</b>	геополітичне положення; військово-політична ситуація; міжнародні конфлікти; санкційні режими; міжнародна інтеграція; стабільність транзитних територій	Визначають стратегічні умови функціонування коридорів, рівень безпеки та стабільність перевезень
	<b>Інституційно-правові фактори</b>	міжнародні транспортні угоди; митна політика; транзитне регулювання; гармонізація стандартів; адміністративні процедури; прикордонний контроль	Формують нормативно-правові умови функціонування коридорів та швидкість проходження вантажів



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

	<b>Геоелекономічні фактори</b>	структура світової торгівлі; обсяги міжнародних перевезень; зміна глобальних маршрутів; конкуренція транспортних коридорів; інтеграційні економічні об'єднання	Визначають напрямки транспортних потоків та економічну доцільність розвитку коридорів
<b>II. Системне середовище (мезорівень)</b>	<b>Інфраструктурні фактори</b>	стан транспортної мережі; пропускна спроможність; мультимодальність; логістичні вузли; портова інфраструктура; прикордонні переходи; складська інфраструктура	Визначають фізичні можливості функціонування та пропускну спроможність коридорів
	<b>Технологічні фактори</b>	цифровізація логістики; інформаційні системи управління перевезеннями; автоматизація митних процедур; інноваційні транспортні технології; кібербезпека	Забезпечують ефективність управління потоками та швидкість обробки інформації
	<b>Економічні фактори</b>	обсяги вантажопотоків; структура вантажів; тарифна політика; інвестиційне забезпечення; рівень логістичних витрат; конкурентоспроможність перевезень	Визначають економічну ефективність функціонування коридорів
<b>III. Операційне середовище (мікрорівень)</b>	<b>Організаційно-управлінські фактори</b>	координація видів транспорту; управління логістичними потоками; планування перевезень; взаємодія учасників перевезень; рівень менеджменту	Забезпечують узгодженість роботи елементів транспортної системи
	<b>Соціально-екологічні фактори</b>	екологічні стандарти; кадрове забезпечення; безпека перевезень; енергоефективність; вплив на довкілля; соціальна відповідальність	Визначають сталість функціонування коридорів та відповідність міжнародним стандартам

Джерело: власна розробка авторів.

*Одними з значимих геополітичних факторів, серед яких виокремлено геополітичне положення країни, військово-політична ситуація, рівень міжнародної інтеграції, участь у транспортних ініціативах, рівень безпеки транспортних шляхів, санкційні режими, зміна напрямів міжнародної торгівлі, є військові міждержавні або міжрегіональні конфлікти, що напряду впливають на стабільність/нестабільність міжнародних політико-торговельних відносин, які в свою чергу впливають на відкритість/закритість*



транспортування в межах ЄТК та *рівень безпеки транспортних шляхів*, які більш детально будуть розглянуті нижче.

*Військово-політичні конфлікти* можуть повністю припинити перевезення та призвести до тривалих затримок/порушень логістичних ланцюгів й руйнування інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, та євразійських зокрема, адже у періоди ескалації конфліктів транспортно-логістичні оператори змушені зменшувати вантажопотоки, зовсім закривати транзитні маршрути або шукати/розбудовувати альтернативні шляхи часто за державної підтримки. Блокади вузлових інфраструктурних об'єктів – портів, сухопутних переходів, митних пунктів пропуску - створюють як тимчасові, так і довготривалі кризи для логістики, водночас заходи безпеки, що застосовуються під час конфліктів проти, наприклад, несанкціонованого флоту (наприклад сомалійського), можуть мають наслідки, що виходять далеко за межі локальних зон впливу, порушуючи міжнародні ланцюги постачання, збільшуючи вартість страхових витрат та змінюючи маршрути.

Конфлікти Євразійського континенту протягом початку ХХІ століття неодноразово змінювали ситуацію з логістикою, найбільші відомими з них були: війна в Грузії (2008 р.), що призвела до блокування регіональних доріг; бойові дії в Сирії, Іраку, Афганістані, Лівії (2011-2024 рр.); повномасштабне вторгнення в Україну з боку РФ (2022-2026 рр.), новітня ескалація війни Іран – Ізраїль-США (2026 р.) тощо. Після початку бойових дій в Ірані у 2026 р. та закриття Ормузької протоки вартість фрахту в регіоні зросла на 20–40%, а кілька авіакомпаній призупинили польоти над окремими сегментами транспортних коридорів [16]. Інцидент з ударом дроном по нейтральній країні – Азербайджану – підтвердив, що війна може швидко поширитися і на Транскаспійський коридор [16].



Окрім прямих конфліктів, військові навчання або прямі блокування лобістськими групами експортно-імпортних перевезень призводять до зупинки руху на міждержавних кордонах, шляхах та викликають кризи перевезень в регіоні (блокування польських фермерів аграрної продукції з України (2024-2025), військові навчання Білорусі (Zarad-2025)).

На стабільність в Чорноморському регіоні впливають загрози, внаслідок бойових дій та нападів на торговельні судна в Чорному морі з боку рф (2022-2026), що призводять до перекриття вантажопотоків, й до зростання витрат на перевезення та пошуку альтернатив.

Тож, військово-політична стабільність є необхідною умовою для відкритості транспортних коридорів й, в цьому сенсі, ключовою стратегією зниження геополітичної чутливості, що зменшує вразливість ланцюгів постачання, є наявність резервних маршрутів і альтернативних коридорів, що підвищує стійкість поставок, особливо в умовах непередбачених ризиків.

Наприклад, після початку повномасштабної агресії росії проти України, в умовах блокади портів і закриття повітряного простору, значна частка українського експорту була оперативно переорієнтована на альтернативні логістичні маршрути, зокрема «Шляхи солідарності» ЄС через Польщу, Словаччину та Румунію, а також на Дунайський транспортний коридор, хоча це призвело до збільшення вартості перевезення, через подорожчання та вимагало швидких інвестицій в інфраструктуру. За перші два роки (2022-2024 рр.) зазначеними альтернативними маршрутами було перевезено 209 млн т товарів [17] і, як наслідок, частка експорту України через альтернативні маршрути зросла вдвічі.

Так, за оцінками World Bank збитки у транспортному секторі від війни в Україні станом на грудень 2025 р. оцінюються у 40,3 млрд дол США, що у довгостроковому періоді призведе до необхідності відбудови протягом 2026-



2035 рр. та потребуватиме значних інвестицій в фізичну безпеку об'єктів і розбудову альтернативних маршрутів обсягом 96,3 млрд дол США [18].

Блокада транспортних шляхів в Україні внаслідок військових дій в Україні виявила, що надмірна залежність від єдиного маршруту (наприклад, портів Одеси) є ризиковою для країни [19], й Дунайський транспортний коридор частково знизив вразливість країни до морської блокади. Оцінка ефективності альтернативних маршрутів свідчить: хоча вони зазвичай довші або мають менші початкові потужності, вони здатні забезпечити життєздатність ланок постачання. Разом із тим, створення та підтримка таких маршрутів пов'язана із суттєвими витратами – потрібні інвестиції у відбудову зруйнованих або будівництво нових шляхів, пристроїв для перевантаження та компенсаційних виплат. Це підтверджує, що своєчасне інвестування у диверсифікацію транспортних маршрутів і розвиток альтернативної інфраструктури є критично важливим чинником забезпечення стійкості зовнішньоекономічних зв'язків та запобігання повному розриву ланцюгів постачання в умовах кризових і воєнних загроз.

*Фізична безпека інфраструктурних об'єктів та вантажів як фактор впливу на стабільність функціонування ЄТК* означає, в першу чергу, захист від порушень з боку третіх осіб (саботаж, терор, вандалізм) і природних небезпек та катаклізмів. Заходи безпеки включають патрулювання важливих вузлів (логістичних центрів, мостів, тунелів), застосування відео- та сенсорного спостереження, а також посилення контролю на пропускних пунктах. У портах і логістичних терміналах доцільно встановлювати системи авторозпізнавання, що дозволяють відстежувати рух вантажів. Наприклад, деякі стратегічні порти використовують буксирні кораблі з міні-флотом дронів для патрулювання акваторії.

Стратегії мінімізації ризиків дозволяють частково усувати дію тих чи інших факторів впливу, проте інфраструктура залишається частково



вразливою до високотехнологічних загроз (кіберударів по критичним системам) або інших небезпечних маніпуляцій (збільшення ваги вантажів задля пошкодження інфраструктури). Тому поряд з фізичними заходами важлива *міжнародна координація розвідки та спецслужб*. Ефективним є створення зелених коридорів, тобто безпечних смуг руху, які дозволяють пріоритетне проходження гуманітарних і критичних вантажів під військовим супроводом, знижуючи ризик ураження транспортних засобів.

Ще однією стратегією мінімізації впливу небезпечних факторів можуть бути наступні заходи: проекти розбудови автодоріг в зонах просідання ґрунтів чи ерозії мають включати підсилені інженерні конструкції, щоб уникнути обвалів та руйнувань. Більшість великих транспортних проєктів наразі містять *компоненти посиленої безпеки* – від нечутливих до вибуху матеріалів на мостах до захищених ФАР-радарів. У 2023–2024 рр. низка проєктів ЄІБ та ЄС включала забезпечення монтажу аналітичних систем “ситуаційної картини”, які візуалізують стан руху в режимі реального часу та інтегрують інформацію з даними силових структур. Перевізники розробляють сервіси транспортних страхувань, що включають кейси форс-мажору (війна, піратство), але вони не повністю компенсують репутаційні та операційні втрати від інцидентів.

***Серед інституційно-правових факторів, що впливають на функціонування ЄТК*** (нормативно-правове забезпечення функціонування МТК, митна політика, гармонізація стандартів, транзитна політика, рівень адміністративних бар’єрів, міжнародні транспортні угоди, міждержавна координація) найважливішими, на нашу думку, є розвиток нормативно-правового середовища, єдиних правил гри, що сприяють транзиту та митним процедурам, а також підвищенню прозорості та передбачуваності міжнародної торгівлі. Саме ***міжнародно-правові угоди у сфері транспорту, зокрема транзиту та митного регулювання*** сприяють спрощенню адміністративних процедур, гармонізації національного законодавства із міжнародними



стандартами, а також підвищенню прозорості та передбачуваності міжнародної торгівлі, систематизація яких наведена в табл. 2.

Успішне функціонування мультимодальних коридорів потребує гармонізованого правового поля для авто-, залізничного, морського та авіаційного транспорту. Наразі різні регіони мають власні правила (наприклад, ЄС, СНД, Китай), що створює «вузькі місця» при перетині кордонів і зміні видів транспорту при перевезенні вантажів.

**Таблиця 2**

### Міжнародні угоди спрощення транзиту і митних процедур

Назва угоди	Основні положення	Вплив на коридори	Застосування в Україні
<b>Автомобільний транспорт</b>			
<b>Конвенція CMR (1956)</b>	Уніфікація правил перевезення, стандартна накладна CMR, регулювання відповідальності перевізника	Зменшує правові бар'єри в автоперевезеннях, забезпечує передбачуваність у коридорах TRACECA та BRI	Ратифіковано Україною у 2007 р. Широко застосовується в Україні; інтегрує українських перевізників у європейський ринок логістики
<b>Європейська угода про перевезення небезпечних вантажів (ADR) (1957)</b>	Гармонізація вимог до перевезення небезпечних вантажів	Забезпечує безпечне функціонування коридорів, особливо енергетичних маршрутів	Ратифіковано Україною у 2000 р. Критично важлива для транзиту енергоносіїв територією України
<b>Конвенція TIR (1975)</b>	Єдина система митного транзиту з використанням карнету TIR; відсутність митних перевірок на проміжних кордонах; міжнародна гарантія платежів	Ключовий інструмент для автомобільних і мультимодальних перевезень у коридорах Європа–Азія. Дозволяє вантажам перетинати кілька кордонів із мінімальними перевітками; скорочує час та вартість транзиту.	Набрання чинності Україною у 1994 р. Критично важлива для транзиту через територію України до ЄС та Кавказу; потенціал для Транскаспійського коридору.



Залізничний транспорт			
<b>Конвенція COTIF (1980 (ред. 1999, Вільнюський протокол))</b>	Уніфікація правових норм міжнародних залізничних перевезень; регулювання договорів перевезення (СІМ), відповідальності перевізників, технічної сумісності та безпеки	Забезпечує правову сумісність залізничних перевезень у Європі; є ключовою для інтеграції європейської залізничної системи в коридорах TRACECA та частково Транскаспійського; сприяє розвитку контейнерних перевезень. Її значення особливо зростає у контексті розвитку ЄТК, де необхідна узгодженість між європейською (СІМ) та пострадянською (SMGS) правовими системами.	Україна приєдналася лише до окремих розділів - 2003 р. Україна не є повноправним членом COTIF, але гармонізує законодавство з європейськими нормами; критично важлива для інтеграції в TEN-T і розвитку транзиту до ЄС. Для України імплементація положень COTIF є важливим кроком у напрямі інтеграції до європейської транспортної мережі та підвищення ефективності транзитного потенціалу.
<b>Конвенція МПГС (SMGS) (1951/1970)</b>	Митна конвенція на Євразійській залізниці (СНД); єдиний транзитний документ для залізничних перевезень між членами СНД (накладна SMGS).	Спрощує залізничний транзит у регіоні СНД/ЄАЕС, але сумісність із COTIF лише частково (вимоги до вагона). Ключовий інструмент для контейнерних перевезень у Транскаспійському коридорі і BRI.	Важлива для інтеграції української залізниці у євразійські ланцюги
Морський транспорт			
<b>Конвенція SOLAS (1974)</b>	Стандарти безпеки морських перевезень і контейнерів	Забезпечує безпечне функціонування морських ділянок коридорів (Чорне та Каспійське море)	Набуття чинності для України – 1992 р. Важлива для українських портів (Одеса, Чорноморськ)



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

<b>Конвенція MARPOL</b> (1973 (перегляд 1978))	Запобігання забрудненню морського середовища	Впливає на екологічну сталість коридорів	Набуття чинності для України – 1994 р. Важлива для екологічних стандартів портової інфраструктури
<b>Авіаційний транспорт</b>			
<b>Монреальська конвенція</b> (1999)	Уніфікація правил міжнародних авіаперевезень вантажів і відповідальності перевізників	Підтримує швидкі логістичні ланцюги (високовартісні вантажі у BRI)	В Україні набрала чинності – 2009 р. Важлива для розвитку авіахабів України
<b>Митниця</b>			
<b>Конвенція Кіото</b> (1973 (перегляд 1999))	Гармонізація та спрощення митних процедур; впровадження ризик-орієнтованого контролю; електронне декларування; принцип “єдиного вікна”	Формує базове інституційне середовище для функціонування всіх транспортних коридорів; знижує затримки на кордонах; підвищує передбачуваність транзиту	Набрання чинності для України - 2011 р. Критично важлива для подальшої інтеграції до ЄС та наступних коридорів TRACECA і Транскаспійського, а також цифровізації митниці
<b>Конвенція UNECE</b> (1982)	Гармонізація прикордонного контролю товарів, узгодження митних процедур, спрощення перетину кордонів	Зменшує затримки на кордонах у всіх коридорах	Україна приєдналась у 2003 р. Ключова для інтеграції України в TEN-T і євразійські маршрути
<b>Мультиmodalьні перевезення</b>			
<b>Стамбульська конвенція</b> (1990 (1997))	Спрощення тимчасового ввезення товарів без сплати мит і податків. Єдина система документів (CMR/SMGS або транспортні накладні).	Полегшує рух виставкових, професійних та інноваційних товарів у межах BRI і TRACECA	Україна приєдналась у 2004 р. Важлива для розвитку виставкової діяльності та технологічного обміну
<b>Угода про спрощення торгівлі</b> (WTO, TFA) (2017)	Спрощення та прискорення митних процедур; прозорість регулювання; впровадження електронного документообігу; управління ризиками; принцип “єдиного	Суттєво підвищує ефективність усіх транспортних коридорів (TRACECA, Транскаспійський, BRI) через зменшення адміністративних бар’єрів; сприяє безперервності	Україна є членом COT з 2008 р. і імплементує положення TFA; угода є ключовою для гармонізації митних процедур з ЄС, цифровізації митниці та підвищення транзитної



	вікна”; створення “зелених коридорів”, скорочення часу та вартості транзиту	логістичних ланцюгів і скороченню затримок на кордонах	привабливості України
--	---	--	-----------------------

Джерело: власна розробка авторів.

*Аналіз міжнародних угод та інструментів спрощення транзиту і митних процедур свідчить про тривале формування багаторівневої міжнародної інституційно-правової системи, яка забезпечує функціонування ЄТК. Встановлено, що ключову роль відіграють галузеві конвенції, диференційовані за видами транспорту, а також універсальні митні та мультимодальні інструменти, які забезпечують узгодженість процедур у міжнародних ланцюгах постачання.*

Для України участь у більшості зазначених міжнародних угод формує сприятливі передумови для інтеграції до ЄТК. Водночас часткова імплементація окремих інструментів (зокрема у сфері залізничного права) вказує на необхідність подальшої гармонізації нормативно-правової бази з міжнародними стандартами. Загалом, розвиток та повноцінне застосування цих угод є ключовим чинником підвищення транзитної конкурентоспроможності України та забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичних систем у напрямку Європа–Азія.

***Інтеграційні перспективи України до ЄТК*** безпосередньо залежать від зовнішнього середовища їх функціонування, яке формується під впливом комплексу зазначених вище геополітичних, правових та безпекових чинників. Отже, саме ці фактори визначають рівень стабільності транспортних маршрутів, їх доступність і економічну доцільність використання у міжнародних логістичних ланцюгах.

Україна характеризується вигідним географічним положенням на перетині основних транспортних напрямків між Європою та Азією, що об’єктивно формувало передумови для її інтеграції до ключових ЄТК, зокрема TRACECA, Транскаспійського та Ініціативи “Пояс і шлях” (Belt and Road



Initiative). Водночас повномасштабна війна та пов'язані з нею безпекові, політичні та економічні ризики суттєво впливають на ефективність використання транзитного потенціалу країни та визначають необхідність адаптації логістичних маршрутів.

У межах коридору TRACECA Україна може реалізовувати свій транзитний потенціал шляхом використання портової інфраструктури Чорноморського басейну (зокрема портів Одеса, Чорноморськ, Південний) у поєднанні із залізничними та автомобільними маршрутами, що забезпечують сполучення з країнами Балканського регіону та Румунією. Це створює можливості для організації мультимодальних перевезень із застосуванням перевалки вантажів у морських портах та подальшого транспортування залізничними коліями між країнами ЄС і Кавказу.

Україна наразі не входить до основного маршруту Транскаспійського транспортного коридору, однак має потенціал долучення через розвиток альтернативних логістичних схем. Зокрема, можливим є використання маршрутів із перевалкою вантажів у портах Середземноморського басейну з подальшим транспортуванням суходолом через територію Туреччини, Болгарії та Румунії. Такий підхід дозволив би інтегрувати українську транспортну систему до розширеної конфігурації коридору, підвищуючи її значення як транзитної ланки.

Щодо участі в Ініціативі “Пояс і шлях” (Belt and Road Initiative), Україна раніше задекларувала намір співпраці з Китаєм у розвитку транспортно-логістичних зв'язків, зокрема у сфері організації контейнерних залізничних перевезень за напрямом Китай – Європа через Україну [20]. Разом з тим практична реалізація таких проєктів залишається обмеженою через високі інвестиційні ризики, нестабільність безпекового середовища та недостатній рівень розвитку інфраструктури для забезпечення транзиту.



Важливим сприятливим фактором розвитку є те, що Україна вже інтегрована до європейського транспортного простору через декілька коридорів TEN-T, що охоплюють як залізничні, так і морські транспортні вузли, включаючи портову інфраструктуру Чорного моря. Це створило передумови для переорієнтації транспортних потоків на західний напрямок та поступової інтеграції до європейських логістичних ланцюгів. Інтеграція України до TEN-T відкриває доступ до фінансових інструментів ЄС, зокрема механізму Connecting Europe Facility (CEF), що спрямовані на модернізацію транспортної інфраструктури. Йдеться про приведення технічних параметрів інфраструктури у відповідність до європейських стандартів, включаючи розвиток колій стандартної ширини (1435 мм), впровадження системи управління залізничним рухом ERTMS, а також модернізацію автомобільних доріг і портових потужностей. Включення українських портів до мережі TEN-T підвищує їхню роль у формуванні стійких логістичних ланцюгів.

У відповідь на сучасні виклики Україна активно здійснює заходи з відновлення та розвитку транспортної інфраструктури. Зокрема, реалізуються проекти з реконструкції пошкоджених об'єктів, будівництва мостових переходів, модернізації залізничних колій, а також створення логістичних хабів у західних регіонах країни. Особлива увага приділяється розвитку альтернативних маршрутів експорту, включаючи сухопутні коридори через Польщу та країни Балтійського регіону, що дозволяє зменшити залежність від морських шляхів у зоні підвищених безпекових ризиків.

Таким чином, незважаючи на суттєві виклики, Україна зберігає високий потенціал інтеграції до основних транспортних коридорів Євразії. Реалізація цього потенціалу залежить від подальшої модернізації інфраструктури, гармонізації технічних та правових стандартів із міжнародними та європейськими вимогами, а також забезпечення належного рівня безпеки функціонування транспортної системи.



**Висновки.** Проведена систематизація факторів, що впливають на функціонування ЄТК, засвідчує, що негативний вплив того чи іншого фактору може бути усунений через стратегію мінімізації їх впливу. Проведений аналіз засвідчує, що геополітичні (включаючи безпекові) та інституційно-правові фактори є визначальними для ефективності функціонування євразійських транспортних коридорів, оскільки вони безпосередньо впливають на стабільність транзитних потоків, рівень ризиків та пропускну спроможність інфраструктури.

Найбільш складними для прогнозування залишаються безпекові фактори, пов'язані із військовими конфліктами, змінами міжнародних відносин та обмеженнями доступу до окремих маршрутів. Ці загрози здатні суттєво порушувати логістичні ланцюги, спричиняючи зростання витрат, зміну маршрутів та зниження пропускну спроможності коридорів. Розвиток альтернативних транспортних маршрутів виступає ключовим інструментом підвищення стійкості міжнародної логістики та мінімізації ризиків, пов'язаних із геополітичними чинниками. Міжнародно-правові угоди та уніфікація митних процедур є важливою передумовою ефективного функціонування мультимодальних коридорів, оскільки вони знижують адміністративні бар'єри та забезпечують безперервність перевезень.

Подальший розвиток транспортної системи України має ґрунтуватися на принципах диверсифікації маршрутів, євроінтеграції, цифровізації та підвищенні безпеки. Для України ключовим завданням є формування стійкої, диверсифікованої та інституційно сумісної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити безперервність транзиту в умовах високого рівня зовнішніх ризиків, що дозволить зміцнити її роль як транзитної держави між Європою та Азією. Україна попри військові дії, завдяки своєму географічному положенню, має значний потенціал подальшої інтеграції до ЄТК, однак така



реалізація має здійснюватися шляхом застосування стратегій мінімізації негативного впливу факторів.

Подальші наукові розробки будуть спрямовані на оцінку економічних факторів функціонування євразійських транспортних коридорів та інтеграційних перспектив України.

### Список використаних джерел

1. Федяй Н.О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс-європейську транспортну мережу. *Ефективна економіка*. 2018. №12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93>
2. Яновська В., Баранівський О. Інтеграція національної транспортної системи в транс'європейську транспортну мережу: тренди і перспективи. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління»*. 2021. Вип. 49. URL: <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/1/1>
3. Зрибнева І.П. Аналіз впливу міжнародних логістичних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. №5. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14035809>
4. Орехова Т., Кузнєцов О. Програма «Connecting Europe Facility» як фактор підвищення конкурентоспроможності України у мережі транс'європейської економічної співпраці. *Економіка і організація управління*. 2025. № 174-185. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2025.2.17>.
5. Малюта Л., Балусhevський К. Розвиток інтермодальної логістики Україна–ЄС у контексті інтеграції до транспортної мережі TEN-T. *Економічний аналіз*. 2025. Том 35. № 3. С. 54–67. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.03.054>
6. Кропова А. Впровадження стандартів доріг TEN-T в Україні. Аналітична записка. *Інститут економічних досліджень та політичних консультацій*. 2025. 9 с. URL:



[http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/UA\\_EU/Cost%20of%20TEN-T%20in%20Ukraine.pdf](http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/UA_EU/Cost%20of%20TEN-T%20in%20Ukraine.pdf)

7. Юр'єв В. Вплив розвитку транспортної логістичної системи промислового ринку на економіку України. *Київський економічний науковий журнал*. 2025. №10. С. 153–161. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2025-10-20>

8. Сурілова О.О. Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2020. Т. 26. С. 122–133. DOI: <https://doi.org/10.32837/npuola.v26i0.669>

9. 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>

10. 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>

11. 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>.

12. 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/ayucjnc>

13. 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. Долішнього НАН України». 2022. 25 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf>

14. Realising the Potential of the Middle Corridor. Report. *OECD*. 2023. 142 p. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor\\_635ad854-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html)

15. Гоблик В.В. Транзитний потенціал прикордонного регіону: проблеми та перспективи. *Економіка і суспільство*. 2016. № 2. С. 386–391. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/2\\_ukr/69.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/2_ukr/69.pdf)

16. Iran War Highlights Central Asia's Vulnerable Southern Trade Corridors. *The Times Of Central Asia*. 2026. URL: <https://timesca.com/iran-war-highlights-central-asias-vulnerable-southern-trade-corridors/>

17. Solidarity Lanes: Latest figures – February 2026. *Mobility and Transport. European Commission*. 2026. URL: [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-february-2026-2026-03-16\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-february-2026-2026-03-16_en)

18. Ukraine fifth rapid damage and needs assessment. RDNA5. February 2022. *World Bank Document*. 2025. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099022026094036395/pdf/P514499-22f93f3a-4278-42bc-b907-db9553d12069.pdf>

19. Blaško, S., Dávid, A., & Torok, A. (2025). Danube Inland Navigation as a Strategic Corridor for Ukraine's Post-Conflict Industrial Recovery. *Logistics*, 9(4), 155. DOI: <https://doi.org/10.3390/logistics9040155>

20. Укрзалізниця запустила перший в історії України контейнерний поїзд з експортним вантажем до Китаю. *Міністерство розвитку громад та територій України*. 2021. URL: <https://mindev.gov.ua/news/33108-ukrzaliznicia-zapustila-persii-v-istoriyi-ukrayini-konteynernii-poyizd-z-ekspornim-vantazem-do-kitaiu>