МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму

Кваліфікаційна робота

магістра

на тему: «Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу»

Виконала: студентка 2 курсу, групи 8.0514–ме–з
спеціальності 051 «Економіка»
освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка»
Ружина Олена Анатоліївна

Керівник: доцент кафедри міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму, к.е.н. Дугієнко Н.О.

Рецензент: професор кафедри міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму, д.е.н. Селіщева А.В.

Запоріжжя
2025 рік

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет економічний
Кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму
Рівень вищої освіти другий (магістерський)
Спеціальність 051«Економіка»
Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри _____О.В. Гамова
«____»_____ 2025 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТОВІ

Ружиній Олені Анатоліївні

1. Тема роботи: «Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу»
керівник роботи: Дугієнко Наталя Олександрівна, к. е. н., доцент,
затверджені наказом ЗНУ від «25» березня 2025 р. № 440–с
2. Строк подання студентом роботи: 05 грудня 2025 р.

3. Вихідні дані до роботи: інформаційна база законодавчих та нормативних урядових актів, звіти міжнародних організацій, компаній та інших установ, публікації у фахових журналах, електронні економічні публікації, інтернет ресурси.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що належить розробити)

1. Теоретичні основи та світовий досвід функціонування міжнародних транспортних коридорів.
2. Аналіз та оцінка транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів.
3. Шляхи та стратегії підвищення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень). Графічний матеріал використано у другому розділі при аналізі структури мережі автомобільних доріг загального користування в Україні, як частини логістичного транзиту в міжнародній економіці.

6. Консультанти розділів роботи (проекту)

Розділ	ПІП, посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Вступ	Дугієнко Н.О., доцент	05.08.2025 р.	05.08.2025 р.
І розділ	Дугієнко Н.О., доцент	05.08.2025 р.	05.08.2025 р.
ІІ розділ	Дугієнко Н.О., доцент	08.09.2025 р.	08.09.2025 р.
ІІІ розділ	Дугієнко Н.О., доцент	03.10.2025 р.	03.10.2025 р.
Висновки	Дугієнко Н.О., доцент	03.10.2025 р.	03.10.2025 р.

7. Дата видачі завдання 24 червня 2025 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Термін виконання етапів проекту (роботи)	Примітка
1	Вибір теми	06.11.2024 –18.12.2024	виконано
2	Складання робочого плану	24.06.2025 р. –15.07.2025 р.	виконано
3	Підбір літератури та вивчення літературних джерел	22.07.2025 –30.07.2025	виконано
4	Складання плану	01.08.2025 р. – 04.08.2025 р.	виконано
5	Виконання вступу	05.08.2025 р. – 08.09.2025 р.	виконано
6	Виконання розділу 1	09.09.2025 р. – 02.10.2025 р.	виконано
7	Виконання розділу 2	03.10.2025 р. – 20.10.2025 р.	виконано
8	Виконання розділу 3	21.10.2025 р. – 27.10.2025 р.	виконано
9	Формулювання загальних висновків	28.10.2025 р. – 10.11.2025 р.	виконано
10	Подання роботи на кафедру на передзахист	18.11.2025 р.	виконано
11	Попередній захист роботи на кафедрі	06.11.2024 –30.11.2024	виконано
12	Оформлення роботи та проходження нормоконтролю	01.12.2025 р. – 05.12.2025 р.	виконано
13	Одержання відгуку та рецензії	01.12.2025 р. – 05.12.2025 р.	виконано
14	Подання остаточного варіанту роботи на кафедру	05.12.2025 р.	виконано

Студент – дипломник _____ Ружина О. А.

Керівник проекту _____ Дугієнко Н.О.

Нормоконтроль пройдено
Нормоконтролер _____ Селіщева А.В.

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота магістра: 96 с., 1 мал., 4 табл., 82 джерела.

Об’єкт дослідження – міжнародні транспортні коридори та їх вплив на розвиток транзитного потенціалу України.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних та практичних основ економічних, організаційних та інституційних механізмів формування і реалізації транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів.

Метою роботи є дослідження місця України в системі міжнародних транспортних коридорів, аналіз можливостей та викликів, що постають у процесі розвитку транзитного потенціалу держави, а також розробка практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання транспортно-логістичної інфраструктури в умовах глобалізації та геополітичних трансформацій.

Використано методи аналізу і синтезу для вивчення наукових джерел та визначення сутності міжнародних транспортних коридорів; системний підхід для комплексного аналізу взаємозв’язку транспортної політики та транзитного потенціалу; порівняльний аналіз для оцінки позицій України відносно інших транзитних держав; економіко-статистичні методи для аналізу динаміки перевезень, інвестицій та транзитних потоків; метод прогнозування для визначення перспектив розвитку транспортно-логістичної системи; метод узагальнення для формулювання висновків і рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері міжнародних транспортних коридорів.

У роботі розглянуто сутність, класифікацію та роль міжнародних транспортних коридорів у глобальній економіці. Розглянуто світовий досвід розвитку та управління міжнародними транспортними коридорами. Надана оцінка геостратегічного положення України та її місця в мережі міжнародних

транспортних коридорів. Здійснено аналіз стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України. Визначено ключові проблеми і виклики для розвитку транзитного потенціалу України. Досліджено заходи з модернізації транспортної інфраструктури та логістичних центрів. Вказані вдосконалення нормативно-правового регулювання та міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень. Сформульовано пропозиції щодо розробки та обґрунтування стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів.

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЛОГІСТИЧНИЙ ХАБ, ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ, МОДЕРНІЗАЦІЯ, ТРАНСПОРТНІ ШЛЯХИ, ГЕОСТРАТЕГІЧНЕ ПОЛОЖЕННЯ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ІНФРАСТРУКТУРА, ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНА ПОЛІТИКА, ФІНАНСОВІ ІНСТИТУЦІЇ.

ABSTRACT

Qualifying work: 96 pp., 1 figures, 4 tables, 82 sources.

The object of the study is international transport corridors and their impact on the development of Ukraine's transit potential.

The subject of the study is a set of theoretical and practical foundations of economic, organizational and institutional mechanisms for the formation and implementation of Ukraine's transit potential in the system of international transport corridors.

The purpose of the work is analysis and synthesis to study scientific sources and determine the essence of international transport corridors;
a systematic approach for a comprehensive analysis of the relationship between transport policy and transit potential; comparative analysis to assess Ukraine's positions relative to other transit states; economic and statistical methods for analyzing the dynamics of transportation, investment and transit flows; forecasting method for determining the prospects for the development of the transport and logistics system; generalization method for formulating conclusions and recommendations for improving state policy in the field of international transport corridors.

The paper examines the essence, classification, and role of international transport corridors in the global economy. The world experience in the development and management of international transport corridors is reviewed.

Key problems and challenges for the development of Ukraine's transit potential are identified. Measures to modernize transport infrastructure and logistics centers are studied. Improvements in regulatory and legal regulation and interstate cooperation in the field of transit transportation are noted. Proposals have been formulated for the development and justification of strategic directions for the development of Ukraine's transit potential in the context of European integration and global challenges.

TRANSIT POTENTIAL, LOGISTICS HUB, EUROPEAN INTEGRATION, MODERNIZATION, TRANSPORT ROUTES, GEOSTRATEGIC POSITION, COMPETITIVENESS, INFRASTRUCTURE, FOREIGN TRADE POLICY, FINANCIAL INSTITUTIONS.

ЗМІСТ

Завдання на кваліфікаційну роботу студентові 2
РЕФЕРАТ 3
Вступ 10
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА СВІТОВИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ 16
1.1 Сутність, класифікація та роль міжнародних транспортних коридорів у глобальній економіці 16
1.2 Теоретичні моделі та принципи формування ефективних транзитних систем. 19
1.3 Світовий досвід розвитку та управління міжнародними транспортними коридорами 24
Висновки до розділу 1 31
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ 33
2.1 Оцінка геостратегічного положення України та її місце в мережі міжнародних транспортних коридорів 33
2.2 Аналіз стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України 37
2.3 Визначення ключових проблем і викликів для розвитку транзитного потенціалу України 46
Висновки до розділу 2 55
РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ ТА СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ 58
3.1 Заходи з модернізації транспортної інфраструктури та логістичних центрів 58

3.2 Вдосконалення нормативно-правового регулювання та міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень 68

3.3 Розробка та обґрунтування стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів 75

Висновки до розділу 3 82

ВИСНОВКИ 84

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 87

ДЕКЛАРАЦІЯ АКАДЕМІЧНОЇ ДОБРОЧЕСНОСТІ 96

ВСТУП

У сучасних умовах глобалізації та активізації міжнародної торгівлі ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування світової економіки відіграють транспортні коридори. Вони є основними артеріями, які з'єднують ринки різних країн, сприяють розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, стимулюють інвестиції та забезпечують інтеграцію національних економік до світових логістичних систем. У цьому контексті особливої актуальності набуває вивчення ролі України як транзитної держави, яка завдяки своєму геостратегічному розташуванню має значний потенціал для інтеграції в систему міжнародних транспортних коридорів.

Україна розташована на перетині важливих європейських і євразійських транспортних маршрутів, що забезпечують зв'язок між Західною Європою, країнами Чорноморського та Балтійського регіонів, Близьким Сходом та Азією. Саме це географічне положення надає країні унікальну можливість стати потужним транзитним хабом, здатним ефективно обслуговувати потоки вантажів і пасажирів у різних напрямах. Участь України у реалізації таких міжнародних проектів, як ТРАСЕКА, Пан'європейські транспортні коридори, ініціатива «Шовковий шлях» та розвиток коридору «Балтійське море – Чорне море – Каспійське море», підкреслює її важливість у глобальній логістичній мережі.

Разом з тим, реалізація транзитного потенціалу України стикається з низкою викликів, серед яких: недосконала транспортна інфраструктура, низький рівень логістичних послуг, складна митна й регуляторна система, а також геополітичні ризики, зумовлені збройною агресією з боку Російської Федерації. Ці фактори знижують конкурентоспроможність українських транспортних маршрутів і змушують шукати нові підходи до модернізації транспортної галузі, посилення інтеграції з європейською логістичною системою та залучення міжнародних інвестицій.

Актуальність дослідження ролі України в системі міжнародних транспортних коридорів зумовлена стратегічним значенням транзитного потенціалу держави для її економічного розвитку, інтеграції у світову економічну систему та забезпечення сталого зростання національної економіки.

Таким чином, актуальність роботи обумовлена потребою у комплексному дослідженні місця України в системі міжнародних транспортних коридорів, аналізі сучасних проблем, визначенні можливостей їх розширення та виробленні практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання транзитного потенціалу держави.

Актуальні проблеми дослідження ролі України в системі міжнародних транспортних коридорів – їхні можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу – досліджуються у багатопрофільній науковій літературі, що поєднує підходи економіки торгівлі, транспортної географії, логістики та інституційного аналізу. У працях як класичних економістів, так і сучасних дослідників розглядаються питання транзиту як чинника формування порівняльних переваг, впливу інфраструктури та регуляторних практик на конкурентоспроможність маршрутів та коридорів. Найбільш вагомий внесок у розуміння особливостей України в системі міжнародних транспортних коридорів зробили кілька вітчизняних дослідницьких груп і аналітиків, які доповнюють один одного: інституційний і політичний аналіз (Нікіфоренко В.), дослідження логістичної стійкості (Мельник М.), регіональні та портові дослідження (Кушнір Л., Вербицький В.) та прикладні методики планування мультимодальних вузлів (Дорошчук В., Притула К.) та інші. Саме їхні роботи становлять найбільш прикладну та оперативно корисну основу для розробки політик з відновлення і розвитку транзитного потенціалу України. Проте питання щодо подальшого розвитку транзитного потенціалу України в сучасних змінних умовах вимагають подальшого дослідження.

Метою дослідження є визначення місця України в системі міжнародних транспортних коридорів, оцінка її транзитного потенціалу та розробка

напрямів підвищення ефективності його використання в умовах сучасних економічних викликів. Із загальної мети випливають такі завдання дослідження:

– розглянути сутність, класифікацію та роль міжнародних транспортних коридорів у глобальній економіці;

– розглянути світовий досвід розвитку та управління міжнародними транспортними коридорами;

– надати оцінку геостратегічного положення України та її місце в мережі міжнародних транспортних коридорів;

– здійснити аналіз стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України;

– визначити ключові проблеми і виклики для розвитку транзитного потенціалу України;

– дослідити заходи з модернізації транспортної інфраструктури та логістичних центрів;

– визначити вдосконалення нормативно-правового регулювання та міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень;

– сформулювати пропозиції щодо розробки та обґрунтування стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів.

Об’єкт дослідження – міжнародні транспортні коридори та їх вплив на розвиток транзитного потенціалу України.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних та практичних основ економічних, організаційних та інституційних механізмів формування і реалізації транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів.

Методи дослідження. Аналіз і синтез для вивчення наукових джерел та визначення сутності міжнародних транспортних коридорів; системний підхід для комплексного аналізу взаємозв’язку транспортної політики та транзитного потенціалу; порівняльний аналіз для оцінки позицій

України відносно інших транзитних держав; економіко-статистичні методи для аналізу динаміки перевезень, інвестицій та транзитних потоків; метод прогнозування для визначення перспектив розвитку транспортно-логістичної системи; метод узагальнення для формулювання висновків і рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері міжнародних транспортних коридорів.

Інформаційною базою для написання кваліфікаційної роботи магістра є законодавчі та нормативно-правові акти України, аналітичні звіти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, матеріали міжнародних організацій (UNECE, TRACECA, ЄС, Світовий банк), статистичні дані Державної служби статистики України, а також наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у всебічному аналізі, узагальненні та систематизації теоретико-методологічних засад функціонування міжнародних транспортних коридорів у контексті глобалізаційних процесів і посилення ролі транзитних держав у світовій економіці. У дослідженні поглиблено розуміння стратегічного значення України як ключової ланки між Європою та Азією, з урахуванням її геополітичного положення, економічних ресурсів та інфраструктурного потенціалу.

Наукову новизну засвідчують такі конкретні наукові результати:

удосконалено:

– стратегічні напрямки розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів;

отримало подальший розвиток:

– загальнотеоретичні засади щодо стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в сучасних умовах;

– дослідження аналізу стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України;

– дослідження ключових проблем і викликів для розвитку транзитного потенціалу України

Практичне значення одержаних результатів. Отримані результати можуть слугувати методологічною основою для розробки рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері розвитку транспортних коридорів, підвищення транзитної привабливості України та залучення інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру. Результати дослідження можуть бути використані органами державної влади, регіональними управліннями транспорту, логістичними компаніями та науковими установами при формуванні стратегій розвитку транспортно-транзитної системи України.

Таким чином, дана кваліфікаційна робота покликана надати науково обґрунтовані підходи до оптимізації транспортної політики України в умовах євроінтеграції та глобальних логістичних трансформацій, що, у свою чергу, сприятиме зміцненню її економічної безпеки та підвищенню конкурентоспроможності на міжнародному рівні.

Апробація результатів роботи. Основні положення та висновки кваліфікаційної роботи представлені у матеріалах IX Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми формування та реалізації конкурентної політики» (м. Львів), опубліковано тези на тему «Міжнародні транспортні коридори України як фактор посилення конкурентоспроможності національної економіки». Також висновки та положення представлені у електронному науковому періодичному журналі «Успіхи і досягнення у науці» в статті «Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу». Публікації в повному обсязі відображають основні результати роботи.

Структура роботи складається зі вступу, в якому обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено його мету та завдання; трьох розділів, перший з яких присвячено дослідженню теоретичних основ та світовому досвіду функціонування міжнародних транспортних коридорів, другий – аналізу та оцінки транзитного потенціалу України в системі

міжнародних транспортних коридорів, а третій – шляхам та стратегіям підвищення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів. Завершують роботу узагальнюючі висновки за результатами дослідження, список використаних джерел та додатки.

1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА СВІТОВИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

1.1 Сутність, класифікація та роль міжнародних транспортних коридорів у глобальній економіці

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – це інтегровані транспортні системи, що поєднують залізничні, автомобільні, водні, повітряні та мультимодальні шляхи, які забезпечують переміщення вантажів і пасажирів між країнами та регіонами світу. Вони виступають основою для міжнародної торгівлі, транзиту та економічної взаємодії держав. За визначенням Європейської економічної комісії ООН, транспортний коридор – це «частина транспортної системи, яка забезпечує значний міжнародний вантажообіг і характеризується наявністю сучасної інфраструктури та нормативно–правових умов для ефективного руху» [1].

Класифікуючи міжнародні транспортні коридори виділяють існування кількох підходів до класифікації МТК:

За видом транспорту:

– автомобільні;
– залізничні;
– річкові та морські;
– авіаційні;
– мультимодальні (поєднання кількох видів транспорту).

За географічним охопленням:

– трансконтинентальні (наприклад, Новий Шовковий шлях, що поєднує Китай та ЄС через Центральну Азію та Україну [2]);
– регіональні (наприклад, пан’європейські транспортні коридори, що інтегрують Східну та Західну Європу).

За функціональним призначенням:

– транзитні (перевезення через територію держави без кінцевого споживання на її ринку);
– експортно-імпортні;
– внутрішньорегіональні.

За міжнародними ініціативами:

– пан’європейські транспортні коридори (наприклад, коридори V, IX, VII, що проходять через Україну [3]);
– коридори TRACECA («Європа–Кавказ–Азія»);
– TEN-T (Транс’європейська транспортна мережа, яка інтегрує країни ЄС та сусідні держави [4]).

Типи коридорів, значення для України із зазначенням прикладів наведені в таблиці 1.1 [5].

Таблиця 1.1 – Класифікація міжнародних транспортних коридорів

Підхід до класифікації	Тип коридору	Приклад	Значення для України
За видом транспорту	Автомобільні	МТК №3 (Краківець – Київ)	Забезпечує сполучення з країнами ЄС, сприяє автоперевезенням вантажів
	Залізничні	МТК №5 (Чоп – Львів – Київ)	Інтеграція у європейську залізничну мережу, розвиток колії 1435 мм
	Річкові та морські	МТК №7 (Дунай), «Український коридор» у Чорному морі	Альтернативний маршрут експорту в умовах морської блокади
	Авіаційні	Аеропорт «Бориспіль» як частина авіакоридору ЄС	Підключення до глобальної авіаційної логістики
	Мультимодальні	TRACECA (Чорноморськ – Кавказ – Азія)	Забезпечує зв’язок з Кавказом та Центральною Азією

Продовження табл. 1.1

За географічним охопленням	Трансконтинентальні	Новий Шовковий шлях	Формує міст між Китаєм та ЄС через Україну
	Регіональні	Пан'європейські коридори (V, IX)	З'єднання України з Балканами, Центральною та Західною Європою
За функціональним призначенням	Транзитні	МТК №9 (Балтія – Чорне море)	Використовується для міжнародного транзиту, хоча значення знижене через війну
	Експортно-імпортні	«Український морський коридор»	Критично важливий для експорту зерна та металів
	Внутрішньорегіональні	Річкові перевезення Дніпром	Забезпечення внутрішньої логістики та перевалки
За міжнародними ініціативами	Пан'європейські	МТК №3, №5, №7, №9	Інтеграція в європейську транспортну систему
	TRACECA	Україна – Кавказ – Азія	Геополітична альтернатива маршрутам через РФ
	TEN-T	Україна – країни ЄС	Доступ до інвестицій ЄС і модернізації інфраструктури

Джерело: розроблено автором за [54]

Тепер розглянемо роль міжнародних транспортних коридорів у глобальній економіці, і саме їх значення у світовій економіці та їхню роль у глобальних процесах розвитку.

– Формування глобальних ланцюгів постачання. Міжнародні транспортні коридори є ключовим елементом світової логістики та забезпечують швидке переміщення товарів між виробниками та ринками збуту. Наприклад, транспортний коридор «Шовковий шлях» значно скорочує час доставки вантажів з Азії до Європи у порівнянні з морським маршрутом [2].

– Стимулювання економічного розвитку країн**.** Наявність розвиненої транспортної інфраструктури забезпечує приплив інвестицій, розвиток транзитного потенціалу та створення нових робочих місць. Україна, завдяки своєму географічному положенню, розглядається як «транзитний міст» між Європою та Азією [3].

– Підвищення конкурентоспроможності регіонів. Доступ до міжнародних транспортних коридорів дає країнам можливість інтегруватися в світові ринки, що підвищує їхню економічну привабливість і скорочує логістичні витрати.

– Забезпечення політичної та енергетичної безпеки. МТК стають не лише економічним, а й стратегічним фактором. Наприклад, коридори, які обходять Росію, дозволяють Україні та ЄС зменшити залежність від політично нестабільних маршрутів і забезпечити безпеку енергетичних постачань [4].

– Фактор міжнародного співробітництва. МТК стимулюють інтеграцію країн у міжнародні організації та економічні союзи, сприяючи розвитку стандартів, спрощенню митних процедур і гармонізації транспортного законодавства [1].

Отже, міжнародні транспортні коридори є не лише інструментом логістики, а й стратегічним фактором глобальної економіки. Вони формують основу для економічного зростання, міжнародної кооперації та підвищення безпеки. Для України важливим завданням є розвиток і модернізація наявних транспортних коридорів, а також інтеграція в європейські та світові транспортні мережі.

1.2 Теоретичні моделі та принципи формування ефективних транзитних систем

Для розуміння та визначення теоретичних моделей розберемо поняття «ефективність транзитних систем у глобальній економіці». Ефективність транзитних систем у глобальній економіці – це інтегральний показник, що характеризує здатність міжнародних транспортних коридорів і логістичних мереж забезпечувати безперервність, швидкість, економічність та безпеку переміщення товарів, послуг і пасажирів між країнами та регіонами. Вона

визначається не лише технічним станом інфраструктури, а й рівнем організації транзитних процесів, цифровізацією логістики та якістю митних і прикордонних процедур [6, с. 33–36]. Економічний вимір ефективності транзитної системи безпосередньо впливає на зниження витрат у міжнародній торгівлі.

За оцінками Світового банку, поліпшення транспортної інфраструктури та логістичних послуг дозволяє скоротити витрати експортерів на 10–15%, що створює додаткові конкурентні переваги для країн, інтегрованих у світові транспортні мережі [7, с. 45–54].

Щодо логістичного та організаційного виміру – ефективність систем залежить від здатності забезпечувати узгодженість між різними видами транспорту (автомобільним, залізничним, морським та авіаційним). Важливою складовою є цифровізація: використання електронних транспортних документів, GPS-моніторингу та блокчейн-технологій (децентралізований, розподілений цифровий реєстр) для відстеження вантажів скорочує час обробки та мінімізує ризики затримок [8].

Транзитні системи ще мають соціально-політичний вимір – це коли йде сприйняття інтеграції держав у міжнародні економічні процеси, водночас знижуючи ризики ізоляції. Вони формують додаткові можливості для дипломатичного співробітництва та створюють нові робочі місця. Проте в умовах конфліктів чи політичної нестабільності ефективність транзитних систем може знижуватися, оскільки вони стають об’єктом тиску або атак (наприклад, перекриття кордонів чи блокування морських портів) [9, с. 112–115].

У світовій економіці країни, з вигідним географічним положенням і розвиненою інфраструктурою, перетворюються на стратегічні логістичні хаби, які мають глобальну роль. Для України, яка розташована на перетині важливих коридорів між Європою та Азією, ефективність транзитних систем є ключовим чинником економічної інтеграції та підвищення міжнародної конкурентоспроможності. Наприклад інтеграція у мережу TEN-T створює

можливості для розширення транзитного потенціалу та доступу до європейських ринків [10, с. 89–91]. Будь яка існуюча система повинна відповідати певним критеріям ефективності для її існування. Таким чином, зазначимо у таблиці 1.2 основні критерії оцінки ефективності.

Таблиця 1.2 Критерії оцінки ефективності транзитних систем

Критерій оцінки ефективності транзитної системи	Приклад оцінки
Продуктивність транспорту	Кількість перевезених вантажів за одиницю часу
Час транзиту	Середній час доставки вантажу від пункту А до пункту Б
Вартість перевезення	Собівартість транспортування одиниці вантажу
Надійність	Відсоток виконаних доставок без затримок
Безпека	Кількість аварій на одиницю перевезеного вантажу
Екологічність	Викиди CO_2 на одиницю перевезеного вантажу
Гнучкість	Здатність адаптуватися до змін у попиті або умовах
Інформаційна прозорість	Наявність системи відстеження вантажів в реальному часі
Інтеграція з іншими видами транспорту	Наявність мультимодальних перевезень
Інноваційність	Використання новітніх технологій у процесі перевезення
Клієнтська задоволеність	Рівень задоволення клієнтів від обслуговування
Використання ресурсів	Коефіцієнт використання вантажного простору транспортного засобу
Адаптивність до змін	Швидкість впровадження змін у процес перевезення
Відповідність нормативним вимогам	Дотримання стандартів безпеки та екологічних норм

Джерело: [14]

Ефективність транзитних систем у глобальній економіці є стратегічним чинником для розвитку міжнародної торгівлі та конкурентоспроможності країн. Вона визначає здатність держави інтегруватися у глобальні виробничо-логістичні ланцюги та забезпечувати стабільне економічне зростання. Для України розвиток ефективних транзитних систем має подвійне значення: як економічний ресурс і як інструмент геополітичної стабільності [12, с. 200–205; 13, с. 33–36].

Ефективність транзитних систем у глобальній економіці визначається комплексом факторів: географічним положенням держави, розвитком інфраструктури, інтеграцією у міжнародні транспортні коридори та здатністю адаптуватися до змін зовнішнього середовища. Для цього у науковій та практичній літературі виділяють низку теоретичних моделей формування транзитних систем.

Однією з цих моделей є – модель «транзитного хабу». В її основі – створення великих логістичних центрів (портів, залізничних вузлів, аеропортів), які акумулюють вантажопотоки з різних напрямків і забезпечують їх подальший перерозподіл. Прикладом є Сінгапур та Нідерланди, які стали глобальними центрами завдяки поєднанню географічного положення з інфраструктурними інвестиціями [6].

Другою моделлю є – коридорна модель. Вона передбачає формування транзитних систем уздовж міжнародних транспортних коридорів (МТК), які з'єднують різні регіони світу. Ефективність такої моделі визначається здатністю країни забезпечити безперервність руху вантажів, узгодженість митних і прикордонних процедур, а також високий рівень безпеки [7].

Третя модель – мережево-інтеграційна. Заснована на поєднанні різних видів транспорту (мультимодальні перевезення) та інтеграції у міжнародні транспортні мережі (наприклад, TEN-T у ЄС чи TRACECA в Євразії). Вона дозволяє мінімізувати витрати перевізників і підвищити швидкість доставки [8].

Також, щоб краще розуміти принципи формування ефективних транзитних систем, розглянемо декілька таких принципів:

Першим розглянемо – принцип комплексності. Ефективна транзитна система неможлива без розвитку всіх видів транспорту: залізничного, автомобільного, морського, річкового та авіаційного. Комплексність передбачає їх узгоджену взаємодію у рамках єдиної логістичної інфраструктури. Це означає створення мультимодальних транспортних вузлів, терміналів і коридорів, де перевізники та вантажовласники можуть обирати

найбільш оптимальний маршрут і вид транспорту. Такий підхід дозволяє зменшити перевантаження на окремих ділянках, забезпечити безперервність вантажопотоків і підвищити конкурентоспроможність на світовому ринку [15].

Другий принцип – безперервності та сумісності. Він полягає у формуванні єдиного транспортного простору, де узгоджені всі ключові аспекти: нормативна база, митні процедури, технічні стандарти, умови страхування та документообігу. Гармонізація цих елементів зменшує час простою вантажів на кордонах, сприяє прозорості процедур та дозволяє інтегрувати національні системи в міжнародні логістичні мережі. У практиці ЄС та інших економічних об'єднань подібний принцип довів свою результативність, адже саме завдяки єдиному транспортному простору вдалося суттєво знизити логістичні витрати [16].

Третій принцип – безпеки та надійності. Надійна транзитна система повинна мінімізувати ризики, що впливають на її стабільність. Йдеться про геополітичні ризики (конфлікти, санкції, зміна торговельних маршрутів), технічні (зношеність інфраструктури, аварійність) та екологічні (забруднення, кліматичні катастрофи). Реалізація цього принципу включає створення сучасних систем моніторингу та управління ризиками, страхових механізмів, програм технічного оновлення інфраструктури, а також посилення міжнародного співробітництва у сфері безпеки транспортних коридорів [17].

Четвертий принцип – економічної ефективності. Сучасні транзитні системи мають бути не лише функціональними, але й економічно вигідними. Це означає мінімізацію витрат на транспортування за рахунок впровадження інноваційних логістичних рішень: цифровізації, використання інтелектуальних транспортних систем (ITS), автоматизації митного оформлення, застосування блокчейн–технологій для прозорості угод та смарт-контрактів. Ефективне управління потоками вантажів дозволяє скоротити час обігу, знизити операційні витрати та підвищити привабливість транзитних маршрутів [18].

П’ятий принцип – екологічної сталості. Він орієнтований на впровадження «зелених» технологій у транспорті та логістиці. Йдеться про розвиток екологічно безпечного транспорту (електромобілі, поїзди на водневій тязі, судна з низьким рівнем викидів), перехід на відновлювані джерела енергії, а також оптимізацію маршрутів для зниження викидів вуглекислого газу. Цей принцип відповідає цілям сталого розвитку ООН та міжнародним стандартам у сфері «зеленої» економіки, а його дотримання дозволяє країнам підвищити свою привабливість для інвесторів та міжнародних партнерів [19].

Таким чином, аналіз принципів формування ефективних транзитних систем, викладений вище, свідчить, що їхнє впровадження є ключовою умовою для розвитку конкурентоспроможної транспортно-логістичної інфраструктури держави.

Отже, поєднання цих п’яти принципів дозволяє сформувати сучасну транзитну систему, яка одночасно є економічно вигідною, технологічно розвиненою, безпечною та екологічно орієнтованою. Це, у свою чергу, підвищує транзитний потенціал країни та її роль у міжнародних транспортних мережах.

1.3 Аналіз світового досвіду розвитку та управління міжнародними транспортними коридорами

Розвиток міжнародних транспортних коридорів є ключовим елементом глобальної економічної інтеграції, оскільки вони забезпечують швидке, безпечне та ефективне сполучення між континентами, країнами та регіонами. Завдяки таким коридорам зменшуються логістичні витрати, скорочується час доставки вантажів і підвищується конкурентоспроможність держав на світовому ринку [20].

Саме вивчення світового досвіду розвитку міжнародних транспортних коридорів дозволяє визначити найкращі практики, які можна адаптувати до національних умов. Тепер розглянемо приклади, успішних моделей міжнародних транспортних коридорів:

– Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) демонструє важливість інтеграції різних видів транспорту – автомобільного, залізничного, водного та авіаційного – у єдину систему управління [21]. Також треба зазначити, що ця мережа є інфраструктурним проектом Європейського Союзу, спрямованим на удосконалення автомагістралей, залізниць, внутрішніх водних шляхів та комплексне координування всієї системи. Робота над проектом почалася в 1990 році, а його реалізацією керує спеціально створене в 2006 році Виконавче агентство транс'європейської транспортної мережі при Єврокомісії. Базова мережа TEN-T охоплює дев'ять коридорів, включаючи Балтика – Адріатика, Північне море – Балтика, Середземноморський коридор та інші, і планується завершити її до 2030 року, а всеохоплюючу мережу – до 2050 року.

– Трансказахстанський міжнародний транспортний маршрут (TITR). Цей маршрут, відомий як «Середній коридор», забезпечує сполучення між Китаєм та Європою через Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію та Туреччину. Аналіз досвіду Трансказахстанського міжнародного транспортного маршруту (Middle Corridor) показує, що координація між кількома країнами та розвиток мультимодальних логістичних хабів суттєво підвищує пропускну спроможність коридору та стимулює економічне зростання учасників [22]. У 2022 році обсяг вантажоперевезень цим маршрутом подвоївся до 1,5 млн тон, що свідчить про зростаючу роль цього коридору в міжнародній торгівлі.

– Транспортний коридор Європа – Кавказ–Азія TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) створено для спрощення транспортного сполучення між Європою, Кавказом та Центральною Азією. Так, мета коридору – забезпечити альтернативний шлях торгівлі між Європою та Центральною Азією, підвищити ефективність транзитних перевезень і

сприяти економічному розвитку країн-учасниць. До учасників належать Болгарія, Румунія, Грузія, Вірменія, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Туркменістан, Україна та інші. Маршрут включає морські порти Чорного та Каспійського морів, залізничні та автомобільні шляхи, авіаперевезення. TRACECA забезпечує мультимодальні перевезення та очікувані економічні ефекти: скорочення часу доставки, зниження витрат, розвиток транзитного потенціалу та залучення інвестицій. Коридор є успішним прикладом інтеграції транспортних систем різних країн і розвитку регіональної економіки [21, 22].

– Проект Трансазійської залізниці передбачає створення об'єднаної мережі залізничних перевезень між Сінгапуром та Стамбулом, охоплюючи понад 14 000 км. Цей маршрут має стратегічне значення для забезпечення безперервного залізничного сполучення між Азією та Європою.

Звісно міжнародні логістичні коридори мають значний вплив на розвиток транспортної інфраструктури України. Зокрема, зношеність транспортної інфраструктури України становить близько 70%, що критично впливає на ефективність перевезень і конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Включення України в транс'європейські мережі має покращити транспортне сполучення з ЄС, зокрема й завдяки використанню фінансових інструментів ЄС для реалізації інфраструктурних проектів. [23].

Незважаючи на вищевказані позитивні тенденції, існують і певні виклики, зокрема: обмежені потужності портів та залізниць; відсутність єдиної тарифної структури та оператора; геополітичні фактори, що впливають на стабільність маршрутів, та інші. Подолання цих викликів потребує міжнародної співпраці, інвестицій у модернізацію інфраструктури та розробки спільних стандартів і процедур. [24].

Світовий досвід розвитку міжнародних транспортних коридорів демонструє важливість інтеграції різних видів транспорту, модернізації інфраструктури та міжнародної співпраці для забезпечення ефективного та сталого розвитку глобальної транспортної мережі. Адаптація найкращих

практик до національних умов може сприяти економічному зростанню та підвищенню конкурентоспроможності країн.

Далі розглянемо поняття – управління міжнародними транспортними коридорами. Управління транспортним коридором – це системна діяльність, спрямована на забезпечення ефективного функціонування, розвитку та координації всіх елементів транспортної інфраструктури, логістичних послуг, нормативного середовища та міждержавної взаємодії. Вона охоплює сукупність інституцій, нормативно-правових механізмів, процедур і ресурсів, які гарантують сталу експлуатацію, модернізацію та моніторинг транспортного коридору [2]. Для більшого розуміння цього, змістовно розберемось із ключовими елементами управляння транспортними коридорами.

Так до першого елемента можна віднести – політична підтримка і стратегічна постановка цілей. Ефективне управління можливе лише за наявності політичної підтримки на урядовому або наднаціональному рівні, яка визначає коридор як стратегічний інструмент розвитку торгівлі та транзиту в довгостроковій перспективі. Наприклад, у ЄС кожен коридор TEN-T має призначеного Європейського координатора, який забезпечує виконання пріоритетів на рівні Єврокомісії [4]. Подібний підхід застосовується у рамках програм TRACECA та CAREC, де політичне схвалення закріплюється міжурядовими меморандумами та угодами [8]. Політична підтримка важлива та також дозволяє: мобілізувати інвестиційні ресурси; створювати правову базу для транскордонної взаємодії; формувати спільні стратегії розвитку інфраструктури (наприклад: стратегія ЄС щодо сталого та розумного розвитку мобільності) [4].

До другого – можемо віднести нормативно-правову базу. Наявність узгодженої законодавчої та регуляторної основи – ключова умова управління. Вона в свою чергу визначає: статус і межі коридору; правила користування інфраструктурою; стандарти технічної та екологічної безпеки; процедури перетину кордонів, митного оформлення, доступу до ринків транспорту.

У рамках UNECE (Європейська економічна комісія ООН) розроблені міжнародні угоди (наприклад, AGR – Європейська угода про головні міжнародні автомобільні маршрути і AGTC – Угода про важливі лінії комбінованих перевезень), що формують нормативну основу для функціонування транспортних коридорів [1]. На рівні національних законодавств важливим є гармонізація правил із міжнародними стандартами (ISO, OTIF, IMO, ІКАО), що дозволяє уникнути регуляторних бар'єрів [25].

Третім елементом є інституційна структура. Інституційне управління коридором передбачає створення органів координації: секретаріатів, консультативних рад, робочих груп, координаційних комісій. Наприклад:

– у системі TEN-T діють коридорні форуми, де обговорюються інвестиційні пріоритети між урядами, бізнесом та ЄС [4];

– TRACECA має простійний секретаріат у Баку, який координує реалізацію багатосторонньої угоди між 14 державами [8];

– CAREC керується регіональним координаційним комітетом, який об'єднує урядові установи, Азійський банк розвитку (ADB) і приватний сектор [8].

Інституційна структура має визначати розподіл відповідальності: за інфраструктуру – транспортні міністерства/агентства; за стандарти – регулятори або технічні комітети; за фінансування – міжнародні фінансові організації, державно-приватні партнери; за моніторинг – спеціалізовані аналітичні центри чи секретаріати. [2].

Четвертий – планування, фінансування та програмування проектів. Планування коридору включає в себе розробку довгострокових стратегічних планів розвитку (наприклад, TEN-T Робочі плани коридорів основної мереж [4]); оцінку економічної та соціальної ефективності проектів (методології Світового банку [2]); визначення пріоритетів інвестування та джерел фінансування (державні, приватні, грантові, кредити МФО); узгодження міждержавних планів будівництва й модернізації об'єктів.

Важливу роль відіграють державно-приватні партнерства, що дозволяють залучити інвестиції при збереженні державного контролю над ключовими інфраструктурними активами [4].

П’ятим елементом управляння транспортними коридорами є тарифна політика, стандарти й операційні процедури. Тарифне та технічне регулювання впливає перш за все на конкурентоспроможність коридору. Воно охоплює такі аспекти як: митні процедури та електронні системи обміну даними [3]; стандарти інтероперабельності – спільні вимоги до вагових/габаритних параметрів, систем сигналізації, екологічних норм; стандарти безпеки (IMO, OTIF, ICAO, ISO 39001); тарифну політику – гармонізація зборів, плати за транзит, доступ до інфраструктури [5].

Шостим елементом є моніторинг і оцінка ефективності. Моніторинг включає в себе збір і аналіз даних про виконання інвестиційних проектів, швидкість і вартість перевезень, пропускну здатність, рівень затримок. Згідно з Інструментарієм управління транспортними коридорами світового банку [1], ключові показники (KPI) включають: час проходження вантажів через кордон; транспортні витрати на тоно-кілометр; частку мультимодальних перевезень; рівень викидів вуглекислого газу. Такі оцінки допомагають ухвалювати управлінські рішення і вчасно реагувати на ризики.

Сьомим елементом є участь стейкхолдерів і міжнародна кооперація. До управління залучаються: державні органи (міністерства транспорту, митниці); приватні оператори (логістичні компанії, порти, залізничні оператори); міжнародні організації (UNECE, EC, ADB, World Bank, TRACECA); науково-дослідні установи та консультанти тощо.

Взаємодія за моделлю державно-приватний діалог дає змогу враховувати інтереси бізнесу та регіонів, що підвищує ефективність рішень [6].

І останнім, восьмим, ключовим елементом можна виділити – стійкість і адаптивність. Сучасні коридори повинні бути стійкими до зовнішніх шоків таких як наприклад військових, економічних, кліматичних тощо. Це означає що треба враховувати інтеграцію принципів «зеленого транспорту»

(Зелені коридори, Зелена угода ЄС[4]); врахування ризиків зміни клімату при плануванні; використання цифрових технологій для підвищення гнучкості (інтелектуальні транспортні системи, електронні вантажні перевезення); адаптацію до змін геополітичних маршрутів і торгових потоків [7].

Таким чином аналіз світового досвіду розвитку та управління міжнародними транспортними коридорами показує, що ефективне функціонування таких систем можливе лише за умов комплексного підходу, який охоплює технічну, економічну, правову, інституційну та екологічну складові. Найуспішніші моделі – такі як TEN-T, TRACECA, CAREC чи Трансказахстанський міжнародний маршрут – демонструють, що ключовими чинниками результативності є політична підтримка, узгоджене нормативно-правове поле, чіткий розподіл інституційних повноважень, стале фінансування та системний моніторинг.

Міжнародна практика підтверджує, що інтеграція різних видів транспорту, розвиток мультимодальних логістичних центрів і впровадження єдиних технічних стандартів забезпечують безперервність перевезень і скорочення витрат у глобальних ланцюгах постачання. Успішне управління передбачає активну участь усіх зацікавлених сторін – державних органів, приватного сектору, міжнародних фінансових інституцій та регіональних організацій.

Для України світовий досвід є особливо цінним у контексті модернізації зношеної транспортної інфраструктури (понад 70%) та інтеграції до транс'європейської транспортної мережі TEN-T. Використання інструментів ЄС і міжнародних фінансових організацій може сприяти підвищенню транзитного потенціалу, покращенню логістичної сполученості й зростанню конкурентоспроможності української економіки.

Отже, адаптація найкращих світових практик управління транспортними коридорами до національних умов має стати основою для формування сучасної, стійкої та ефективної транспортно-логістичної системи України, що відповідатиме вимогам європейської інтеграції та глобальної мобільності.

У результаті дослідження теоретичних засад і світового досвіду функціонування міжнародних транспортних коридорів можна зробити висновок, що вони є ключовими елементами глобальної економічної інтеграції та сталого розвитку. Міжнародні транспортні коридори забезпечують ефективне переміщення товарів, послуг і людей між країнами та континентами, сприяють зниженню логістичних витрат, підвищенню швидкості та безпеки перевезень, а також формують основу для розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і транзитного потенціалу держав.

Висновки до розділу 1

Аналіз теоретичних підходів показав, що ефективність транзитних систем базується на принципах комплексності, інтегрованості, взаємодії всіх видів транспорту, стійкості та інноваційності. Теоретичні моделі управління коридорами підкреслюють важливість узгодженості транспортної політики, гармонізації нормативно-правових механізмів і залучення приватного сектору через механізми державно-приватного партнерства.

Світовий досвід (TEN-T, TRACECA, CAREC, Трансказахстанський маршрут, Трансазійська залізниця тощо) демонструє, що результативне управління транспортними коридорами можливе лише за наявності політичної підтримки, чіткої інституційної структури, ефективного фінансування та постійного моніторингу. Міжнародна кооперація, стандартизація технічних і тарифних вимог, розвиток мультимодальних логістичних хабів є основними чинниками успіху таких проектів.

Таким чином, теоретичні засади та практичний досвід світових країн доводять, що створення й ефективне управління міжнародними транспортними коридорами є стратегічним інструментом підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Для України це відкриває

можливості інтеграції до європейської транспортної мережі, розширення транзитного потенціалу та залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури, що є важливою умовою сталого економічного зростання та посилення ролі держави у глобальній логістичній системі.

2 АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

2.1 Оцінка геостратегічного положення України та її місце в мережі міжнародних транспортних коридорів.

Геополітика як наука досліджувала питання формування геостратегії та основних ознак могутності держави протягом усього періоду її становлення. Це й американська школа Ф. Мехена, Н. Спайкмена, З. Бжезинського й французька школа – Р. Арон, П. Аспер, П. Боніфас, Т. де Монбріаль тощо, а також дослідження сучасних українських вчених – С. Рудницького, Ю. Липи, В.Горбуліна, А. Гольцова, які пропагують ідею незалежної й самостійної держави з урахуванням особливого місцерозташування й пошуком якісних союзників для посилення цієї ролі [26, 55–57].

Україна розташована на перехресті важливих євроазійських шляхів – між Європейським Союзом і регіоном Євразії/Північного Кавказу, з виходом до Чорного та Азовського морів. Це дає країні природні переваги як транзитної держави для товаропотоків «Азія – Європа», а також для морської торгівлі через порти Чорного моря. Разом із тим, до 2022–2025 років ці транспортні переваги значною мірою були підірвані бойовими діями і обмеженням доступу до частини портової інфраструктури; сучасна відбудова портів і логістичних маршрутів має ключове значення для відновлення транзитного потенціалу.

Оцінка геостратегічного положення України є важливою складовою її національної безпеки та зовнішньої політики. Геостратегічне положення визначається її розташуванням на перехресті важливих євроазійських шляхів, що надає країні природні переваги як транзитної держави для товаропотоків між Азією та Європою, а також для морської торгівлі через порти Чорного та Азовського морів [27].

Отже, тепер давайте розглянемо більш детально георозташування України в системі міжнародних транзитних координат, переваги та наслідки тимчасових територіальних втрат. Геостратегічне положення України визначається її унікальним географічним розташуванням на перехресті важливих євроазійських шляхів, що надає їй значний транзитний потенціал. Однак тимчасова втрата Криму суттєво вплинула на цей потенціал, зокрема через обмеження доступу до ключових морських шляхів та портової інфраструктури. Крим мав стратегічне значення завдяки своєму розташуванню на південному заході України, що забезпечував контроль над важливими морськими шляхами Чорного та Азовського морів. Наявність морських портів, таких як Севастополь, дозволяв Україні здійснювати ефективну морську торгівлю та транзит товарів. Крім того, Крим є важливим елементом енергетичної інфраструктури, зокрема через наявність нафтових та газових родовищ, що забезпечували енергетичну безпеку держави. Тимчасова, у 2014 році і до сьогодні, втрата Криму, має суттєві наслідки для геостратегічного положення України. Обмеження доступу до ключових морських шляхів та портової інфраструктури, зниження ефективності морської торгівлі та транзиту товарів. Крім того, втрата контролю над енергетичними ресурсами Криму впливає на енергетичну безпеку держави. Також, анексія Криму Росією призвела до змін у геополітичному статусі України, зокрема до посилення її залежності від західних партнерів та необхідності перегляду стратегічних пріоритетів. Порти Севастополь, Керч та Феодосія були ключовими для морського транзиту, особливо у напрямках «Азія – Європа». Втрата цих портів обмежила можливості України щодо обробки вантажів, транзитних перевезень та морської торгівлі [27]. Також через втрату портів та обмеження доступу до південних морських шляхів частина вантажопотоків була змушена перенаправлятися через інші маршрути, зокрема річкові порти та залізничні шляхи, що збільшило логістичні витрати та час доставки. В зв’язку з цим знизилась привабливість України для міжнародних перевізників та інвесторів, що вплинуло на інтеграцію з євроазійськими транспортними коридорами,

такими як Трансказахстанський міжнародний транспортний маршрут (TITR) і TEN-T. До анексії Крим забезпечував логістичне сполучення між морським, залізничним і автомобільним транспортом у південному напрямку. Втрата півострова знизила ефективність таких мультимодальних коридорів та потребує переорієнтації на материкові порти, такі як Одеса, Чорноморськ і Миколаїв. Отже, анексія Криму суттєво знизила транзитний потенціал України, обмеживши морські шляхи, порти та мультимодальні коридори. Це призвело до необхідності переорієнтації на альтернативні маршрути, модернізації внутрішньої інфраструктури та активного включення України у міжнародні транспортні мережі для відновлення конкурентоспроможності на глобальному ринку [26].

Нажаль, тимчасова втрата Україною контролю над Кримом, це не всі виклики, з котрими прийшлось зіштовхнутися нашій державі. Оцінка геостратегічного положення України у зв'язку з тимчасовою окупацією частини Донецької, Луганської, Херсонської та Запорізької областей потребує комплексного аналізу впливу втрати контролю над частиною територій на національну безпеку, економіку та транзитний потенціал. Окупація частини сходу та півдня України призвела до втрати контролю над важливими залізничними, автомобільними та річковими шляхами, що використовуються для транзиту вантажів у напрямку Європи та Азії. Це знизило ефективність міжнародних транспортних коридорів, таких як TRACECA та TEN-T [28]. Втрата контролю над портами Херсонської та частини Запорізької області обмежила морські перевезення в Чорному морі, що призвело до необхідності переорієнтації на порти на материку – Одеса, Чорноморськ, Миколаїв. Окупація Донецької та Луганської областей призвела до втрати важливих промислових районів, енергетичних потужностей та логістичних вузлів, що знижує здатність країни забезпечувати внутрішній та транзитний вантажопотік [29].

Втрата територій змусила Україну переорієнтовувати транзит через контрольовані регіони, що збільшило відстані доставки та логістичні витрати.

В наслідок цього також було порушено інтеграцію залізничного, автомобільного та річкового транспорту в рамках єдиної транспортної мережі, що знизило ефективність мультимодальних перевезень. Але для компенсації втрат Україна активно включається у розвиток TEN-T та міжнародних коридорів, що проходять через контрольовані території, а також модернізує внутрішню інфраструктуру портів і залізниць.

Отже, транзитний потенціал України зменшився, і тепер потребує активного розвитку альтернативних маршрутів, модернізації портів на материку та інтеграції з міжнародними транспортними мережами. Відновлення контролю над цими територіями є критично важливим для відновлення повноцінного транзитного потенціалу та зміцнення національної безпеки [29]. Для наглядного прикладу вищезазначеного створимо порівняльну таблицю.

Таблиця 2.1 Транзитний потенціал України до та після 2022 року

Параметр	До 2022 року	Після 2022 року
Основні транспортні маршрути	Авіа, морські, залізничні та автомобільні шляхи	Залізничні та автомобільні шляхи, Дунайські порти
Обсяги експорту	89% через морські порти	Зниження через блокаду портів
Інфраструктурні втрати	Мінімальні	Пошкоджено понад 26 000 км доріг та 344 мости
Альтернативні маршрути	Обмежене використання	Активний розвиток нових коридорів

Джерело: сформовано на основі [30]

У зв’язку із вищезазначеними подіями, викликаними російською агресією щодо територій та безпеки України, наша держава вимушена шукати альтернативний розвиток транспортних маршрутів, що становить і нове місце України в мережі міжнародних транспортних коридорів. З метою зменшення залежності від традиційних маршрутів, Україна активно розвиває альтернативні транспортні коридори. Зокрема, розширюється співпраця з

країнами Європейського Союзу, Туреччиною та Молдовою для створення нових логістичних маршрутів, що сприяє диверсифікації транзитних потоків та зменшенню ризиків, пов'язаних з політичною нестабільністю.

2.2 Аналіз стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України

Україна займає стратегічне місце на перетині транспортних шляхів між Європою, Азією та Близьким Сходом, має вільний доступ до Чорного моря, сполучення з Балтійським регіоном через сухопутні кордони і через потенційні водні магістралі. Це дає змогу бути «мостом» між західними країнами ЄС та країнами Середньої Азії і Кавказу [30].

За даними UkraineInvest, Україна має понад 170 000 км доріг, 22 000 км залізниць і 13 морських портів, що вже дає потенціал не лише для внутрішнього сполучення, але й широкого транзиту товарів [31].

Крім того, в документах уряду зазначається, що через територію України проходять кілька пан’європейських транспортних коридорів (№ 3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (OSJD) № 3–5, 7, 8, 10, транспортний коридор Європа − Кавказ − Азія (TRACECA). Це підкреслюється як важлива частина транспортної стратегії [8].

Тепер треба розглянути транспорт як ключовий елемент міжнародних коридорів і роль у транзитному потенціалі. Українські морські порти відіграють надзвичайно важливу роль у експорті. Наприклад, у 2024 році морські порти обробили майже 97 мільйонів тон вантажів, що стало рекордом за час війни, незважаючи на труднощі інфраструктури та безпеки [32]. Залізниця значно нарощує обсяги, особливо в експортних перевезеннях: зростання в кілька разів в експортних напрямках, завдяки коридорам типу «Solidarity Lanes», які з’єднують Україну з ЄС, дають можливість обходити

морські ризики. Портові коридори, як морський коридор Чорного моря (що об'єднує порти Одеси, Чорноморська, Південного) та Дунайський кластер, стали важливою альтернативою, коли інші маршрути заблоковані або під загрозою [32]. Логістична мережа України має потенціал, але існують проблеми: багато коридорів не відповідають стандартам, існують обмеження на прикордонні та митні пункти, стан доріг і залізниць не дозволяє забезпечувати високу швидкість і надійність. Сприятлива позиція також має інвестиційний вимір: бути транзитним вузлом означає притягати інвестиції в інфраструктуру, логістику, у цифрові сервіси, у розвиток портів та інші суміжні галузі. Наприклад, стратегічні документи визначають модернізацію доріг, залізниць, терміналів, гармонізацію стандартів з ЄС як пріоритети [33].

Далі подивимось картину по основних видах транспорту в Україні: стан і динаміка.

Отже, залізничний транспорт: наразі мережа залізниці – приблизно 19,8 тис. км (без врахування окупованих територій). Стан і динаміка (вантажні перевезення): за січень – вересень 2024 року «Укрзалізниця» перевезла 131,88 млн тон вантажів, що на 23,3 % більше, ніж за аналогічний період 2023 року. У січні – квітні 2024 року в експортному сполученні залізницею перевезли 30,4 млн тон вантажів, що на 48,8 % більше, ніж за аналогічний період 2023 року. За результатами 2024 року «Укрзалізниця» перевезла 174,9 млн т вантажів, що на 17,9 % більше, ніж у 2023 році. У 2025 році (січень – липень) обсяг вантажоперевезень в Україні впав на 12,6 % порівняно з таким же періодом 2024 року, до 181,2 млн тон/. Залізничний транспорт – лідер за обсягом (92,5 млн тон) серед усіх видів [34].

Тепер щодо пасажироперевезення: у літній період 2025 року «Укрзалізниця» перевезла 8,07 млн пасажирів, що на 1,6 % більше, ніж у літній період 2024 року [35]. Міністерство інфраструктури: «Інформація про Українські залізниці» – зазначається, що залізничний транспорт забезпечує майже 82 % вантажних перевезень усіма видами транспорту. Пасажирські – дані про частку вагомості різні в різних джерелах. Міністерство

інфраструктури – мережа автомобільних доріг: дорожня мережа загального користування поділена на 52,0 тис. км доріг державного значення і 117,6 тис. км доріг місцевого значення [36].

Зростання експортних відправлень через залізницю (після 2022 року). Після блокади та часткового обмеження морських шляхів у 2022–2023 роках значна частина експорту була перенаправлена на залізничні маршрути і транзитні «сухопутні мости», що призвело до помітного зростання експортних перевезень залізницею у наступні роки. Галузеві огляди фіксують помітне збільшення обсягів у певні періоди.

Щодо пошкодження інфраструктури та реструктуризація логістики: Війна спричинила локальні руйнування інфраструктури (колії, мости, вузли), змусила перенаправляти маршрути, а також пришвидшила розвиток перевалки та вагонного парку для мультимодального руху. Водночас відбуваються програми відновлення та модернізації ключових напрямів. У зв’язку з цим вітчизняна залізниця стикається з наступними викликами, такими як: старіння рухомого складу та потреба в модернізації – оновлення локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів, електрифікація відсталих ділянок; необхідність гармонізації стандартів і кордонної взаємодії – особливо важливо для транзиту (перетин кордонів, ширина колії на деяких напрямках, митні процедури) [36].

Далі розглянемо автомобільні дороги. Стан автомобільного транспорту і дорожньої мережі. Автомобільний транспорт залишається одним із наймасовіших засобів перевезення пасажирів і важливим елементом логістичних ланцюгів усередині України. Через повномасштабну війну його значення істотно зросло, особливо для коротко – і середньодистанційних вантажних перевезень у межах держави та на прикордонних переходах з ЄС. За даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, станом на 2024 рік загальна протяжність автомобільних доріг загального користування становить близько 169,6 тис. км, з яких:

– 52,0 тис. км – дороги державного значення;

– 117,6 тис. км – дороги місцевого значення (рис. 2.2)

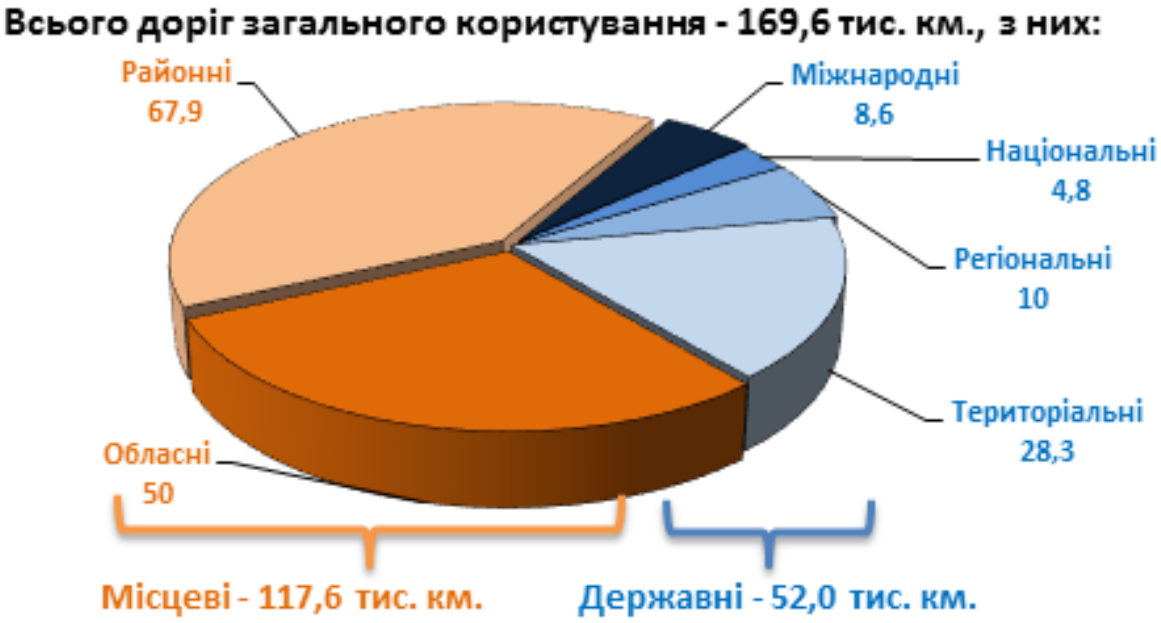


Рисунок 2.2 Структура мережі автомобільних доріг загального користування

Джерело: [36]

Загалом, близько 76,7 % доріг мають тверде покриття (асфальтобетон, цементобетон або «чорне шосе»), решта – гравійні, щебеневі або ґрунтові дороги. Особливо складна ситуація спостерігається на місцевих шляхах: значна частина з них потребує капітального ремонту або повної реконструкції.

Війна призвела до знищення або пошкодження понад 8,5 тис. км доріг та понад 300 мостів і шляхопроводів. Основні втрати зафіксовано у Харківській, Запорізькій, Херсонській та Донецькій областях [35].

У 2024 році дорожники відновили понад 3 200 км автошляхів і близько 150 мостів, що дозволило відновити транспортну сполучуваність у ключових регіонах. У межах програми «Велике відновлення» реалізуються проекти будівництва нових ділянок міжнародних трас М-03, М-06, М-14 та розбудова прикордонної інфраструктури для логістичних коридорів до Польщі, Румунії, Словаччини та Угорщини [36].

Розглянемо обсяги перевезень і динаміку. Автомобільний транспорт поступається залізничному за обсягами вантажних перевезень, але залишається головним видом транспорту для пасажирських перевезень. У 2023–2024 роках частка автомобільного транспорту у вантажних операціях становила близько 12–15 % від загального обсягу перевезень.

За даними Державної служби статистики України, у 2023 році автомобільним транспортом було перевезено понад 113 млн тон вантажів, що на 9 % менше, ніж у 2022 році, через бойові дії та руйнування доріг. [37].

За перші 7 місяців 2025 року автомобільним транспортом перевезено 66,7 млн тон вантажів, що на 11 % менше, ніж за аналогічний період 2024 року (падіння пояснюється скороченням внутрішнього попиту та перебоями на південних маршрутах).

Найбільшу частку становлять продовольчі товари, будівельні матеріали, нафтопродукти та промислові вантажі. Зростає також сегмент логістики «останньої милі» (кур'єрські, поштові, e-commerce перевезення). [37].

В свою чергу до основних викликів та проблем автомобільних шляхів України можна віднести:

1. Фізичний знос мережі: понад 40 % автошляхів України перебувають у незадовільному або аварійному стані. Через нестачу фінансування ремонтів у попередні роки та воєнні руйнування погіршилася безпека руху та автошляхова інфраструктура.
2. Перевантаженість і обмежена пропускна спроможність прикордонних переходів. Наприклад на пунктах пропуску з Польщею, Румунією, Словаччиною, регулярно виникають черги вантажівок тривалістю від 2–3 днів. Це створює затримки у транзиті та збільшує логістичні витрати [38].
3. Недостатній розвиток автомагістралей і логістичних терміналів. Україна має лише 2 ділянки справжніх автобанів (категорії М), тоді як більшість міжнародних маршрутів мають двосмуговий рух із недостатньою пропускною здатністю. Першочергово необхідна модернізація трас М-

05 (Київ–Одеса), М-09 (Львів–Рава-Руська), М-14 (Одеса–Маріуполь) до стандартів TEN-T.

4. Відсутність розвиненої мережі сервісних зон. Уздовж міжнародних коридорів (особливо наприклад М-06, М-03) бракує сучасних паркінгів, місць відпочинку та певним чином (наприклад наявність для водіїв душу) обладнаних заправних станцій, що знижує привабливість маршрутів для міжнародного транзиту.
5. Вплив війни. У наслідок обстрілів пошкоджено численні транспортні розв'язки, мости, склади. Частина доріг у прифронтових регіонах (Запорізька, Харківська, Херсонська, Донецька області) закрита для цивільного руху транспорту, що ускладнює внутрішні перевезення і транзитні шляхи [38].

Отже, автомобільний транспорт України виконує критично важливу роль у забезпеченні мобільності населення, внутрішніх поставок і міжнародного транзиту. Попри воєнні виклики, він залишається гнучким, швидким і адаптивним видом транспорту. Проте ефективність його роботи обмежується низькою якістю дорожнього покриття, перевантаженістю пунктів пропуску, браком інвестицій у логістичну інфраструктуру.

Для підвищення конкурентоспроможності України у системі міжнародних транспортних коридорів необхідно: прискорити інтеграцію дорожньої мережі до системи TEN-T; створити нові логістичні кластери на заході України (Львів, Волинь, Закарпаття); відновити та модернізувати зруйновані дороги і мости, зокрема ті, що забезпечують вихід до портів Чорного моря і Дунайських гаваней.

Наступний вид транспорту для розгляду це морський та річковий транспорт України. За підсумками 2022 року морський транспорт забезпечив близько 53,86 млн тон експортних перевезень – це приблизно 54 % загального експорту за тоннажем у 2022 році. Таким чином, морські порти залишаються ключовим маршрутом для великотоннажних експортних вантажів (зокрема зерно, руда, металопродукція) [37]. Так до важливих ключових портів та

річкових вузлів належать порти Одеського регіону, Ренійський морський порт (Дунай), Херсонський річковий порт та інші порти Чорноморського та Дунайського кластерів. Ренійський порт, зокрема, є прикладом інтеграції річкового, морського, залізничного та автомобільного сполучення [39]. У періоди ускладнення морської навігації (війна, блокади) активізувалася робота щодо використання річкових шляхів (Дунай та внутрішні водні шляхи) як альтернативних маршрутів для експорту/транзиту, зокрема на етапі «перевалки» та доставки до морських терміналів. [38].

Падіння і часткова відновлюваність. Роком 2022 позначився значним падінням морських перевалок порівняно з докризовим рівнем, але вже у подальші роки (2023–2024) відзначалось поступове відновлення через часткове відкриття коридорів та переорієнтацію логістики. Галузеві огляди відображають цей циклічний характер обсягів [38].

Як і інші види транспорту, морській транспорт зіштовхнувся із пошкодженням портової інфраструктури та ризиками безпеки. Через обстріли та військові дії частина портової інфраструктури була пошкоджена або працювала в обмеженому режимі. Це підвищує витрати на ремонт та знижує пропускну здатність. Також треба зазначити необхідність модернізації гаваней (поглиблення підхідних каналів, оновлення кранового парку, терміналів) та спрощення митно-логістичних процедур. Цікавим виявилась і така ознака як сезонність та рівень води у річках – річкові перевезення залежать від гідрологічних умов і потребують інвестицій у судноплавні споруди й днопоглиблення [38].

І останній вид транспорту – повітряний транспорт. Повітряний транспорт України має відносно невеликий внесок у загальні обсяги вантажоперевезень – до 1 % у структурі національних перевезень за тоннажем [37]. Водночас його роль є критично важливою для перевезення швидкопсувних, високоцінних або термінових вантажів – медичних препаратів, електроніки, запчастин, гуманітарних вантажів. Основні вантажні авіахаби зосереджені у великих містах – Київ (Бориспіль,

Гостомель), Львів, Одеса, Дніпро, Харків (за умов безпечного функціонування). Ці аеропорти мають логістичні зв'язки з автомобільними та залізничними магістралями, що забезпечує мультимодальність перевезень. Після початку повномасштабної агресії РФ у лютому 2022 року повітряний простір України було повністю закрито для цивільних польотів із міркувань безпеки. Усі регулярні пасажирські та вантажні рейси були припинені, а частина авіапарку переміщена за кордон. Цивільна авіація частково перейшла на гуманітарні, евакуаційні та спеціальні місії, а вантажі, які раніше транспортувалися повітрям, були переорієнтовані на автомобільний та залізничний транспорт.

Розглядаючи питання динаміки та проблем, треба перш за все зазначити скорочення регулярних міжнародних авіамаршрутів у періоди загострення безпекової ситуації. Якщо у 2021 році українські аеропорти обслуговували понад 20 млн пасажирів, то у 2022–2024 рр. – практично нульові показники у межах країни [37]. Часткове відновлення вантажних авіаперевезень можливе лише через використання іноземних аеропортів (наприклад, Варшава, Кишинів, Бухарест, Жешув). Як і всі види транспорту України, авіаційна транспортна галузь також має певні виклики, наприклад такі як – необхідність модернізації інфраструктури: післявоєнне відновлення вимагатиме реконструкції злітно-посадкових смуг, оновлення технічних систем навігації та розбудови вантажних авіатерміналів. Потреба інтеграції авіаційної логістики з наземними транспортними мережами (TEN-T, мультимодальні хаби) для підвищення ефективності транзитних потоків після відкриття неба. Серед найбільш постраждалих авіакомпаній – *МАУ (Міжнародні авіалінії України)*, *SkyUp*, *Windrose*, які змушені були перенести операційну діяльність частково за кордон або призупинити її.

Але все що має певні виклики, завдяки проектам та інвестиційним програмам та державної підтримки має перспективи. До перспектив можна віднести відновлення роботи повітряного транспорту України (можливе лише після гарантування безпеки польотів); очікується зміна моделі розвитку

авіаційного сектору – акцент на вантажних перевезеннях, лоукост-маршрутах, інтеграції у європейську авіаційну мережу. Також важливим напрямом стане співпраця з ЄС у межах Угоди про спільний авіаційний простір, що відкриє можливості для спільних інвестицій та модернізації аеропортів [40].

Беручи до уваги все вищезазначене, можна зробити аналіз стану та динаміки розвитку основних видів транспорту України, що підтверджує стратегічне значення країни як транзитного вузла між Європою, Азією та Близьким Сходом. Україна має значну транспортну інфраструктуру – розгалужену мережу залізниць, автомобільних доріг, морських портів та авіахабів, що створює потенціал для внутрішніх перевезень та міжнародного транзиту.

Залізничний транспорт залишається ключовим елементом логістики, забезпечуючи понад 80 % вантажних перевезень. Після обмежень морських маршрутів через військову агресію значно зросла роль залізниці у транзиті та експорті, зокрема через «сухопутні мости». Основні проблеми – старіння рухомого складу, потреба в модернізації колій, електрифікації та гармонізації стандартів з ЄС.

Автомобільний транспорт критично важливий для внутрішніх перевезень і забезпечення мобільності населення, а також для логістики «останньої милі» та транзиту на коротких і середніх дистанціях. Проте його ефективність обмежена через пошкодження доріг і мостів, перевантаженість прикордонних пунктів, відсутність розвиненої мережі автобанів та сервісної інфраструктури.

Морський та річковий транспорт забезпечує основний обсяг великотоннажного експорту, особливо зерна, металопродукції та руди. Порти Чорного моря та Дунайські гавані стали критично важливими у періоди ускладнення морської навігації, а річкові шляхи відіграють роль альтернативних маршрутів. Основні проблеми – пошкодження інфраструктури, обмежена пропускна спроможність та потреба у модернізації портів і терміналів.

Повітряний транспорт має невелику частку у вантажоперевезеннях, проте критично важливий для швидких, термінових і високоцінних вантажів. Війна спричинила повне закриття повітряного простору, але галузь поступово відновлюється завдяки використанню іноземних аеропортів та мультимодальної інтеграції. Основні виклики – модернізація інфраструктури, інтеграція з TEN-T та розвиток вантажних терміналів.

Отже, до загальних висновків щодо транзитного потенціалу України можна віднести:

1. Стратегічне географічне положення та наявна інфраструктура створюють значний потенціал для міжнародного транзиту та експорту.
2. Війна призвела до тимчасового падіння перевезень, пошкодження інфраструктури та необхідності перебудови логістичних ланцюгів, проте сектор демонструє адаптивність.
3. Перспективи розвитку пов’язані з модернізацією залізниць і доріг, відновленням портової та авіаційної інфраструктури, інтеграцією з європейськими транспортними мережами (TEN-T, спільний авіаційний простір ЄС).
4. Розвиток транспортної інфраструктури стимулює інвестиції, підвищує ефективність транзиту та зміцнює роль України як ключового транспортного вузла між Європою та Азією.

2.3 Визначення ключових проблем і викликів для розвитку транзитного потенціалу України

Україна має унікальне географічне розташування – вона знаходиться на перетині головних транспортних шляхів між Європою, Азією та Близьким Сходом. Це забезпечує країні значний транзитний потенціал, тобто здатність забезпечувати перевезення вантажів та пасажирів через свою територію в

міжнародному сполученні. Однак, попри сприятливі передумови, транзитна функція України залишається недостатньо реалізованою. Для ефективного використання цього потенціалу необхідно виявити ключові проблеми та виклики, що перешкоджають розвитку транзитних перевезень, і визначити можливі напрями їх подолання [41]. Нагадаємо, що транзитний потенціал – це сукупність географічних, економічних, технічних, інфраструктурних та організаційних можливостей держави, які забезпечують ефективне переміщення товарів і пасажирів через її територію. Для України цей потенціал має стратегічне значення, адже транзит є джерелом валютних надходжень, стимулює розвиток транспортної інфраструктури, логістики, торгівлі, створює робочі місця.

Україна є складовою частиною низки міжнародних транспортних коридорів – TEN-T, TRACECA, Шовкового шляху, Балтійсько-Чорноморського коридору тощо. Це формує передумови для інтеграції в європейську транспортну систему [36].

До 2022 року Україна забезпечувала транзит десятків мільйонів тон вантажів щороку, однак останнє десятиліття характеризується падінням транзитних обсягів. На це вплинули зміни геополітичної ситуації після 2014 року; втрата традиційних маршрутів через територію Росії та Білорусі; воєнні дії, що частково зруйнували логістичні ланцюги та інфраструктуру.

Попри це, розвиток альтернативних напрямів – через порти Чорного моря, коридор «Північ–Південь», маршрути до країн ЄС – створює нові можливості для переорієнтації транспортних потоків [36].

Беручи до уваги все вищезазначене, та враховуючи сучасні обставини, розглянемо ключові проблеми розвитку транзитного потенціалу України:

– Зношеність транспортної інфраструктури. Зношеність транспортної інфраструктури є однією з основних проблем, яка обмежує ефективність транзитних перевезень в Україні. Згідно з даними, близько 70% залізничних колій, мостів та автодоріг перебувають у незадовільному стані, що знижує швидкість перевезень і підвищує собівартість транзиту. Це також стосується

портів, терміналів та вантажних станцій, які часто не відповідають міжнародним технічним стандартам. Наприклад, у деяких морських портах відсутні сучасні логістичні хаби чи автоматизовані системи управління вантажопотоками [42].

– Недостатній рівень логістичної інтеграції з ЄС. Відмінності у стандартах залізничної колії, процедурі митного оформлення, технічних нормах ускладнюють переміщення товарів через кордон. Україні ще потрібно повністю інтегруватися у європейську мережу TEN-T, гармонізувати документообіг, спростити транзитні операції. Україна поступово інтегрується до європейської транспортної мережі, але існують суттєві бар'єри, які гальмують ефективне функціонування транзитних перевезень. Отже детально їх розглянемо.

1. Відмінності у технічних стандартах. Однією з основних технічних проблем є різниця у розмірах залізничних колій: в Україні використовується ширина колії 1520 мм, тоді як у більшості країн ЄС – 1435 мм. Це вимагає додаткових витрат на перевантаження вантажів або використання спеціалізованого рухомого складу, що знижує ефективність транспортування.

2. Митні та транзитні процедури. Хоча Україна та ЄС підписали Угоду про асоціацію, яка передбачає зниження митних бар'єрів, на практиці існують проблеми з митним оформленням та транзитними дозволами. Наприклад, необхідність отримання окремих дозволів для кожного перевезення вантажу через кордон може призводити до затримок та підвищення витрат.

3. Гармонізація нормативно-правової бази. Для повної інтеграції в європейську транспортну мережу необхідно гармонізувати українське законодавство з європейськими стандартами. Це включає адаптацію технічних стандартів безпеки, екологічних вимог, а також процедур контролю та сертифікації.

4. Інтеграція до мережі TEN-T. Україна приєдналася до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у 2017 році. Однак для

повної інтеграції необхідно завершити модернізацію інфраструктури, зокрема будівництво мультимодальних терміналів, оновлення залізничних колій та портових потужностей. Згідно з індикативним інвестиційним планом Європейської Комісії, до 2030 року в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму 4,45 млрд євро [43].

5. Спільна транзитна система. Україна приєдналася до спільної транзитної системи ЄС, що дозволяє спростити процедури митного оформлення та знизити витрати на транзит. Однак для ефективного функціонування цієї системи необхідно забезпечити відповідність національних процедур європейським стандартам, а також провести навчання митних органів та бізнес–структур.

Але всі ці бар’єри завдяки комплексному підходу та перспективам розвитку можна подолати. Для подолання існуючих бар'єрів необхідно: продовжити модернізацію транспортної інфраструктури, зокрема оновлення залізничних колій та портових потужностей; гармонізувати технічні стандарти та митні процедури з європейськими вимогами; забезпечити ефективну реалізацію спільної транзитної системи через навчання та обмін досвідом; залучити європейські інвестиції для розвитку мультимодальних перевезень та інфраструктури.

Враховуючи стратегічне значення транзитного потенціалу для економіки України, успішна інтеграція до європейської транспортної мережі сприятиме зниженню логістичних витрат, підвищенню конкурентоспроможності та розвитку міжнародної торгівлі.

Розвиток транзитного потенціалу України є не лише економічним, а й геополітичним завданням, адже він забезпечує інтеграцію країни в європейський транспортний простір і зміцнює її роль як логістичного мосту між Європою та Азією. Однак повноцінна реалізація цього потенціалу можлива лише за умови усунення системних проблем – зношеної інфраструктури, бюрократії, воєнних ризиків, а також створення єдиної національної стратегії розвитку транзитного сектору.

Тільки через модернізацію, цифровізацію та міжнародне співробітництво Україна зможе перетворитися на потужний транзитний центр Східної Європи [44].

А зараз зупинимось більш детально на вищезазначених системних проблемах:

– Корупція та бюрократія в митних процедурах залишаються одними з ключових бар'єрів для ефективного транзиту вантажів через Україну. Тривалі процедури митного оформлення, дублювання перевірок та недостатня координація між державними органами призводять до значного збільшення часу доставки і росту логістичних витрат. Це знижує конкурентоспроможність України на міжнародних транспортних маршрутах у порівнянні з країнами Центральної Європи, де процеси митного контролю організовані прозоро та швидко.

Впровадження сучасних цифрових технологій та електронного документообігу, а також гармонізація процедур з європейськими стандартами може суттєво зменшити бюрократичні перепони і корупційні ризики, підвищуючи ефективність транзитних перевезень та привабливість України як логістичного хабу [45].

– Військові ризики та безпекові обмеження транзиту через Україну. Після початку повномасштабного вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року, безпекова ситуація стала основним фактором, що обмежує ефективність транзитних перевезень. Блокада Чорного моря, мінування акваторій, атаки на портову інфраструктуру та високі страхові ризики через воєнні дії фактично зупинили роботу ключових портів України [46].

З початком війни контейнерний вантажопотік переключився на західні переходи та дунайські маршрути. Основним «вікном у світ» стали дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), які у 2021 році обробляли лише до 1% контейнерного трафіку України [46].

Залізничний та автомобільний транзит через Білорусь до портів Балтії став неможливим через безпекову ситуацію. Відповідно, вантажопотоки

перенаправлені переважно через західні міжнародні залізничні переходи України у країни ЄС [46].

Попри ці труднощі, відновлення морського експорту через «зернові коридори» стало позитивним сигналом. Проте транзитні перевезення досі залишаються залежними від безпекової ситуації, і подальша стабільність і розвиток інфраструктури є критично важливими для забезпечення ефективного транзиту через Україну [43].

Відсутність єдиної державної стратегії розвитку транзиту. В Україні спостерігається відсутність єдиної державної стратегії розвитку транзитного потенціалу, що призводить до розрізненості між міністерствами, регіональними програмами та приватними операторами. Це ускладнює ефективне планування та реалізацію інфраструктурних проектів, необхідних для розвитку транзитного сектору.

Відсутність централізованої політики з чіткими цілями, пріоритетами та механізмами фінансування транзитних проектів створює невизначеність для інвесторів. Вони стикаються з високими ризиками, оскільки не можуть розраховувати на стабільність та прогнозованість державної політики в цій сфері. Це обмежує залучення іноземних інвестицій, необхідних для модернізації та розвитку транспортної інфраструктури [47].

Обмежений розвиток мультимодальних перевезень в Україні. Система «порт–залізниця–автотранспорт» в Україні працює неефективно через відсутність достатньої кількості логістичних терміналів, перевантажувальних станцій і контейнерних хабів. Це обмежує можливості інтеграції різних видів транспорту та знижує ефективність транзитних перевезень. Про це свідчять наступні основні проблеми:

– Нестача інфраструктури: В Україні відсутня розвинута мережа мультимодальних терміналів, що обмежує можливості для ефективного комбінованого транспортування вантажів.

– Низький рівень інтеграції: Відсутність єдиної платформи для координації між різними видами транспорту та логістичними операторами ускладнює організацію ефективних мультимодальних перевезень.

– Застаріла інфраструктура: Багато існуючих терміналів та перевантажувальних станцій не відповідають сучасним вимогам щодо обробки контейнерних вантажів, що знижує їхню пропускну здатність та ефективність [48].

Але наразі розглядається багато пропозиції щодо вирішення цих проблем. Так, наприклад однім з рішення є модернізація інфраструктури: Інвестування в модернізацію існуючих терміналів та будівництво нових мультимодальних хабів, оснащених сучасним обладнанням для обробки контейнерних вантажів. Далі потрібна інтеграція транспортних систем: розробка єдиної платформи для координації між різними видами транспорту та логістичними операторами, що дозволить оптимізувати процеси мультимодальних перевезень. Ну і звісно ж – залучення інвестицій: створення сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток мультимодальної інфраструктури, включаючи державні стимули та підтримку приватного сектору [49].

Далі треба розібратися щодо євроінтеграційних викликів – необхідності повного узгодження транспортної політики та нормативної бази з вимогами ЄС.

Україна перебуває в процесі наближення до стандартів Європейського Союзу в транспортній сфері: це стосується доріг, залізниць, морського й внутрішнього водного транспорту, мультимодальних коридорів, а також технічних, безпекових і екологічних стандартів. Наприклад, 24 червня 2025 року розпочався офіційний «скринінг» законодавства України на відповідність положенням ЄС у сфері транспортної політики (глава 14 «Транспортна політика») і мереж транс–Європейських транспортних мереж (TEN-T) (глава 21) – покрито дороги, залізниці, авіацію, морський і внутрішній водний транспорт, безпеку, цифровізацію, управління інфраструктурою [50]. Під час

такого скринінгу було зазначено: «в транспортному секторі Україні належить імплементувати приблизно 400 актів ЄС (регламентів, директив, рішень тощо)» [51]. У сфері дорожнього перевезення експорт/імпорт між Україною та ЄС за кількістю тон та вартістю за роки росте, що стало підставою для продовження Угоди про дорожній транспорт між ЄС та Україною до 31 березня 2027 року [4].

Отже, перейдемо більш детально до розгляду викликів.

Одним з таких викликів є нормативна база: багато положень старі, радянського/доєвропейського походження, вимагають оновлення згідно зі стандартами ЄС. До наступного – можна віднести інституційну спроможність: потрібні потужні організації контролю, моніторингу, які відповідають практикам ЄС (наприклад, незалежні транспортні агентства, органи безпеки транспорту).

Наступним є технічна інтеграція: наприклад, стандарти для TEN-T, інтеграція українських коридорів з європейськими, перехід до «європейської» колії на залізниці [52]. Далі – перехідний період війни: необхідно забезпечити, щоб інтеграція не призвела до зниження можливості реагувати на військові чи безпекові виклики, тобто адаптація стандартів має бути гнучкою.

Отже, євроінтеграція транспортної політики – не просто технічне узгодження норм, а комплексний проект трансформації, що охоплює законодавство, інституції, інфраструктуру та технології. Він має ключове значення для розвитку транзиту, експорту, залучення інвестицій, але зі значними ресурсними та часовими ризиками.

Інвестиційний виклик: пошук джерел фінансування реконструкції інфраструктури, залучення міжнародних фінансових інституцій (Європейський банк реконструкції та розвитку – EBRD, Світовий банк т. і.)

Реконструкція та модернізація транспортної інфраструктури – дороги, залізниці, порти, мостові переходи – потребують величезних фінансових ресурсів, особливо враховуючи масштаб руйнувань під час повномасштабної війни. Європейський банк реконструкції та розвитку повідомляє, що загальний

обсяг її фінансування в Україні в час війни досяг €7,6 млрд (станом на липень 2025) – значна частина цих коштів спрямована на відновлення та інфраструктуру [53]. Запущено нову ініціативу «Ukraine FIRST» (Механізм реконструкції інфраструктури України) – мета: прискорити великомасштабні інфраструктурні проекти з технічною допомогою й грантами [53]. Оцінки показують, що вартість відновлення транспортної інфраструктури лише (за однією з оцінок) сягає близько USD 74 млрд.

Так, до більш детального розгляду цього виклику можна віднести: недостатність внутрішніх ресурсів державного бюджету: війна виснажує бюджет, тому залучення зовнішніх фінансів є життєво необхідним; конкуренція за міжнародні кошти: інші сектори (енергетика, житлово-комунальне господарство) також претендують, тому транспорт має аргументувати свою пріоритетність; проектна готовність: міжнародні інституції вимагають добру проектну документацію (здійсненність, екологічна оцінка, тендерна процедура) – не завжди це наявне; управління ризиками: інвестори враховують безпеку, політичні ризики, здатність реалізувати проекти в умовах війни та поствоєнного часу та умови фінансування: багато програм передбачають співфінансування, гранти, технічну допомогу – Україні потрібно відповідати критеріям [53].

Отже, залучення міжнародних інвестицій та фінансування від міжнародних фінансових інституцій – це не просто бажане, а необхідне для модернізації транспортної інфраструктури. Проте успішність залежить від підготовки проектів, належного управління, стабільності та прозорості.

Технологічний виклик: цифровізація транспорту, впровадження систем «є-Транзит», електронних накладних, GPS-моніторингу вантажів. Цифрові рішення в транспорті можуть значно підвищити ефективність, прозорість, безпеку і конкурентоспроможність сектору. Україні потрібно активно впроваджувати сучасні системи. Розглянемо деякі кроки у цьому напрямку:

– система електронної товарно-транспортної накладної (e-TTN) вже запроваджується: наприклад, 30 травня 2024 року Кабмін ухвалив постанову

про експериментальний проект електронної накладної для внутрішніх вантажоперевезень [58].

– Україна та Естонія погодились на пілотний проект e-TTN для автомобільних перевізників – як частина цифровізації транспортного сектору. [59].

– У журналі «Транспортна інфраструктура в умовах затяжної війни: виклики для України…» автор зазначає: серед основних технологічних викликів – застаріле регулювання, відсутність інтегрованих систем моніторингу, що відповідають сучасним міжнародним стандартам [60].

Але вищеперераховані кроки – це лише частина того, що потрібно зробити. Також на сьогодні треба вирішувати питання щодо подолання наступних викликів:

– Необхідність створення єдиної IT-інфраструктури: база даних, системи обміну, інтеграція з держсервісами, з митницею, з перевізниками.

– Підготовка ринку: перевізники, логістичні компанії, митні служби мають бути готові до цифрових змін – технічно, юридично, кадрово.

– Стандартизація: цифрові рішення мають відповідати європейським стандартам (наприклад, e-CMR, e-FTI) для забезпечення сумісності з ЄС [61].

– Безпека та стійкість: у війні чи післявоєнному стані системи мають бути захищеними від кібератак, забезпечувати безперервність.

– Інвестиції в технології: потрібні кошти на розробку, впровадження, навчання, підтримку – що додає навантаження [61].

Висновки до розділу 2

Проведений аналіз дає змогу зробити висновок, що Україна має унікальне геостратегічне положення, яке формує потужний потенціал для

розвитку транзитної функції держави. Розташування на перетині основних євроазійських торговельних шляхів, доступ до Чорного та Азовського морів, розгалужена система залізничних, автомобільних і річкових комунікацій створюють усі передумови для ефективного включення України в міжнародну транспортну мережу. Саме транзитна функція тривалий час була одним із ключових чинників економічного зростання, інтеграції до європейського та світового економічного простору.

Водночас сучасні виклики – насамперед тимчасова окупація Криму, частини Донецької, Луганської, Херсонської та Запорізької областей, руйнування інфраструктури внаслідок війни, блокада морських портів – суттєво знизили ефективність використання транзитного потенціалу. Втрата портів Севастополя, Керчі, Феодосії, обмеження роботи портів Херсона та Маріуполя призвели до скорочення морських перевезень і переорієнтації товаропотоків на залізничні та автомобільні маршрути. Це збільшило логістичні витрати, знизило привабливість України як транзитної держави для міжнародних перевізників і створило потребу у пошуку нових рішень.

Попри складні умови, Україна демонструє гнучкість і здатність до адаптації. Активно розвиваються альтернативні транспортні маршрути – зокрема наприклад Дунайський, який з’єднує Україну з країнами ЄС. Відбувається інтеграція транспортної системи до мережі TEN-T, модернізуються автомобільні дороги державного значення, розвиваються мультимодальні логістичні кластери на заході країни, зростає роль річкового транспорту.

Залізничний транспорт залишається ключовим елементом транспортної системи України, забезпечуючи понад 80 % вантажних перевезень, тоді як автомобільний транспорт є основним засобом пасажирських перевезень і виконує роль сполучної ланки між іншими видами транспорту. Морський та річковий транспорт зберігають стратегічне значення для експорту, особливо аграрної та металургійної продукції. Повітряний транспорт, попри тимчасову зупинку цивільних перевезень, має перспективу стати одним із драйверів

відновлення логістики після війни, зокрема у сфері швидких вантажоперевезень.

Таким чином, сучасний стан транзитного потенціалу України можна охарактеризувати як кризово-адаптивний: держава втратила частину можливостей, однак активно формує нові транспортні зв’язки, модернізує інфраструктуру та прагне зміцнити позиції у міжнародній логістичній системі. Подальший розвиток транспортної галузі повинен базуватись на трьох стратегічних засадах:

– інтеграція з європейськими та глобальними транспортними мережами (TEN-T, TRACECA, TITR);

– модернізація внутрішньої інфраструктури – доріг, портів, залізниць, мультимодальних терміналів;

– забезпечення безпеки та відновлення контролю над територіями, що мають стратегічне логістичне значення.

Реалізація цих напрямів дозволить Україні не лише відновити, а й посилити свою роль у системі міжнародних транспортних коридорів, перетворившись на сучасний транзитно-логістичний хаб між Європою та Азією.

3 ШЛЯХИ ТА СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

3.1 Заходи з модернізації транспортної інфраструктури та логістичних центрів

Розвиток сучасної транспортної інфраструктури є ключовою умовою підвищення транзитного потенціалу України. Геостратегічне положення держави – на перетині європейських і азійських торговельних шляхів – формує значні можливості для розвитку міжнародного транзиту. Проте нинішній стан транспортної інфраструктури залишається одним із головних стримуючих факторів ефективного використання цього потенціалу.

Багато автомобільних і залізничних шляхів в Україні експлуатуються понад нормативний строк, значна частина мостів і шляхопроводів потребує реконструкції, а морська та річкова інфраструктура – модернізації. Руйнування, спричинені військовими діями, втрати морських портів, обмежений доступ до логістичних вузлів на сході країни створили додаткові виклики. У результаті транзитні вантажопотоки частково переорієнтувались на сусідні держави, що призвело до скорочення доходів від транзиту та зменшення привабливості України як транспортного хабу.

Необхідність модернізації також обумовлена прагненням до інтеграції у європейську транспортну мережу TEN-T та реалізацією положень Угоди про асоціацію з ЄС, що передбачає гармонізацію технічних стандартів, цифровізацію перевезень, підвищення безпеки й екологічності транспортної системи. Без впровадження сучасних технологічних, управлінських і логістичних рішень Україна не зможе повною мірою реалізувати свій

транзитний потенціал та стати конкурентоспроможним партнером у міжнародній транспортній системі [62].

Попри виклики, Україна має значний потенціал для модернізації транспортної інфраструктури й логістичних центрів, який ґрунтується на низці факторів. Спробуємо розглянути деякі з них.

По–перше, геополітична переорієнтація на ЄС. Україна активно інтегрується у європейський транспортний простір через розширення меж мережі TEN-T на її територію. Це відкриває доступ до фінансування з фондів ЄС та міжнародних фінансових інституцій.

По друге, розвиток альтернативних транспортних маршрутів. Блокування морських портів у Чорному морі спричинило активний розвиток Дунайського логістичного кластера (порти Ізмаїл, Рені, Кілія), який набув стратегічного значення. Створення мультимодальних терміналів у західних регіонах (Львівська, Волинська, Закарпатська області) забезпечує нові напрямки сполучення з ЄС.

По третє, цифровізація транспортної системи. Впровадження електронних документів (e-CMR, e-FTI), автоматизованих систем управління перевезеннями, цифрових платформ для моніторингу вантажопотоків і координації роботи митних служб підвищує прозорість, ефективність і швидкість логістичних операцій.

До четвертого фактору віднесемо можливості державно-приватного партнерства (ДПП). Законодавча база України дозволяє реалізовувати масштабні інфраструктурні проекти на умовах концесій, спільного інвестування або приватного управління державними об’єктами. Прикладом є успішні концесійні проекти портів «Ольвія» та «Херсон».

І є ще такий, основоположний фактор як міжнародна підтримка. Україна отримує суттєву технічну, фінансову та експертну допомогу від ЄС, Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Світового банку, а також від програм Єврокомісії

зокрема Solidarity Lanes (Шляхи солідарності), що спрямована на підтримку експорту й логістичних сполучень з Європою [9].

Отже, якщо ми зачепили фактор – міжнародна підтримка, то давайте більш детально розглянемо інвестиційні аспекти модернізації транспортної інфраструктури України. Модернізація транспортної інфраструктури України є стратегічним завданням, що вимагає масштабних і довгострокових інвестицій. Згідно з оцінками Міністерства відновлення та інфраструктури України, лише на відновлення пошкоджених унаслідок війни транспортних об'єктів необхідно понад 35 мільярдів доларів США. Основна частина цих коштів має бути спрямована на реконструкцію автомобільних доріг, мостів, залізничних колій, вокзалів та портових споруд [63].

Відновлення транспортної системи не обмежується лише ремонтом зруйнованих об'єктів – воно включає структурну модернізацію, тобто перехід до сучасних технологічних, екологічних і цифрових стандартів. Це передбачає будівництво нових транспортних розв'язок, створення мультимодальних логістичних хабів, розширення транспортних коридорів, інтегрованих у європейську мережу TEN-T, а також запровадження «розумних» систем управління транспортними потоками.

Фінансування модернізації передбачається з кількох основних джерел.

По–перше, державний бюджет України залишається ключовим джерелом фінансування стратегічних проектів, зокрема через Державний дорожній фонд і програми відновлення. По – друге, значну роль відіграють міжнародні фінансові інституції – Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Світовий банк, які надають кредити та гранти для модернізації транспортних коридорів, розвитку логістичних центрів і покращення безпеки перевезень.

Крім того, активно розвивається державно-приватне партнерство (ДПП). Цей механізм дозволяє залучати приватний капітал для реалізації великих інфраструктурних проектів – таких як будівництво автомагістралей, терміналів, портів, аеропортів. Приклади успішної реалізації таких проектів –

концесійні угоди щодо портів «Ольвія» та «Херсон», які демонструють ефективність співпраці держави з бізнесом у сфері управління інфраструктурою.

Важливу роль відіграє і міжнародна допомога, зокрема фінансова підтримка від Європейського Союзу в межах програм: Механізм підтримки України; Механізм об'єднання Європи та Доріжки солідарності. Ці ініціативи спрямовані на відновлення транспортних зв'язків між Україною та ЄС, розвиток експортної логістики й створення стійкої транспортної системи, здатної ефективно функціонувати навіть в умовах воєнних чи післявоєнних ризиків[64].

Отже, інвестиції в модернізацію транспортної інфраструктури – це не лише фінансова необхідність, а довгострокова стратегічна інвестиція у відновлення економіки, зміцнення транзитного потенціалу та інтеграцію України до європейського транспортного простору.

Основні напрями, на які спрямовуються інвестиційні ресурси у сфері транспортної інфраструктури України, мають стратегічне значення для забезпечення сталого економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності держави та інтеграції в європейський транспортний простір.

Одним із головних напрямів інвестування є розвиток автомобільної інфраструктури, зокрема ремонт і будівництво автошляхів міжнародного та національного значення. Реалізація цих проектів сприяє з'єднанню українських транспортних коридорів із європейськими магістралями TEN-T, забезпечує безперешкодний рух вантажів і пасажирів, скорочує логістичні витрати, а також підвищує безпеку дорожнього руху. Відновлення транспортних артерій після руйнувань, спричинених війною, є пріоритетом державної політики та важливою умовою для відновлення економіки.

Суттєві інвестиції спрямовуються на модернізацію залізничної інфраструктури, оскільки залізничний транспорт залишається ключовим у перевезенні вантажів, особливо в умовах обмеженого функціонування

морських портів. Впровадження колії європейського стандарту 1435 мм дозволить інтегрувати українську залізничну мережу з транспортною системою ЄС, забезпечить ефективніший рух вантажів без необхідності перевантаження на кордоні, а також сприятиме розвитку транзитного потенціалу країни [65].

Також важливою є і модернізація портів і річкових терміналів на Дунаї, розширення логістичних потужностей для експорту та транзиту. Дунайські порти – Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ – стають важливими логістичними хабами в новій геополітичній реальності. Інвестиції спрямовуються на поглиблення акваторій, реконструкцію причалів, оновлення перевантажувального обладнання та розвиток річкової логістики. Це дає змогу нарощувати експортні можливості аграрного сектору, металургії та інших галузей, а також створює умови для диверсифікації транспортних маршрутів і зменшення залежності від традиційних портів Чорного моря[66].

Наступним важливим кроком є також створення мультимодальних логістичних центрів у прикордонних і центральних регіонах.

Мультимодальні логістичні центри, які поєднують залізничний, автомобільний і річковий транспорт, забезпечують ефективну організацію вантажопотоків і сприяють розвитку транскордонного співробітництва. Їх створення у західних областях України (зокрема на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією) дозволяє оптимізувати процеси експорту та імпорту товарів, скоротити час перевалки вантажів і підвищити конкурентоспроможність транспортної галузі.

Інвестиції у цифрові технології також важливі для України, вони спрямовані на підвищення ефективності управління транспортними потоками, зменшення витрат часу та ресурсів, а також на покращення екологічних показників транспорту. Впровадження ITS передбачає використання систем моніторингу руху, GPS-навігації, автоматизованого обліку транспортних засобів, електронних сервісів для логістики та митного оформлення. Це сприяє прозорості перевезень і відповідає вимогам сучасних міжнародних стандартів.

У сучасних умовах особливої актуальності набувають також питання безпеки транспортної інфраструктури, зокрема захист критичних об’єктів від фізичних і кіберзагроз. Інвестиції спрямовуються на впровадження систем відеонагляду, контролю доступу, кіберзахисту інформаційних мереж, а також на навчання персоналу принципам безпечної експлуатації інфраструктурних об’єктів. Це дозволяє гарантувати стабільність функціонування транспортної системи навіть у кризових ситуаціях [67].

Таким чином, спрямування інвестиційних ресурсів за цими напрямами створює основу для глибокої модернізації транспортної системи України, її інтеграції до європейського простору, підвищення конкурентоспроможності економіки та забезпечення сталого розвитку держави в довгостроковій перспективі.

Тепер спробуємо систематизувати та для наочності викласти інформацію у таблиці 3.1

Таблиця 3.1 Кроки з модернізації транспортної інфраструктури та логістичних центрів

Сфера модернізації	Деталі заходів	Мета для транзиту
I. Модернізація залізничного транспорту		
Розвиток магістралей	Підвищення пропускної спроможності на ключових напрямках (особливо до морських портів та західного кордону) шляхом будівництва та електрифікації других колій, реконструкції мостів та тунелів.	Збільшення швидкості та обсягів перевезень.
Інтеграція з ЄС	Будівництво залізничних колій європейського стандарту (1435 мм) від прикордонних пунктів вглиб території України (наприклад, Чоп – Ужгород, Львів – Мостиська) та до ключових логістичних хабів.	Пряма інтеграція в мережу TEN-T, усунення необхідності перевантаження на кордоні.
Оновлення рухомого складу	Закупівля сучасних вантажних локомотивів (електричних та тепловозів), які відповідають міжнародним вимогам енергоефективності та потужності.	Зниження експлуатаційних витрат та скорочення часу доставки.

Продовження табл. 3.1

Прикордонна інфраструктура	Модернізація прикордонних станцій та терміналів для прискорення митного та прикордонного контролю транзитних вантажів.	Мінімізація затримок на кордоні
II. Модернізація дорожньої інфраструктури		
Будівництво та реконструкція	Завершення будівництва/реконструкції основних автомагістралей (наприклад, коридори GO-Highway, коридор, який має з'єднати порт Гданськ (Польща) з портом Одеса (Україна) через Львів і Тернопіль; Via Carpatia, коридор Північ–Південь, що проходить територією кількох країн ЄС і частково Україною, траси, що ведуть до морських портів), доведення їх до європейських категорій (ІА, ІБ).	Забезпечення високої швидкості та безпеки транзитних перевезень.
Обходи населених пунктів	Будівництво обхідних доріг навколо великих міст та населених пунктів, щоб відвести транзитний потік від міської забудови.	Зменшення заторів, підвищення безпеки та екологічності
Придорожній сервіс	Створення сучасної мережі об'єктів придорожнього сервісу (безпечні стоянки для вантажівок, АЗС, СТО, готелі) відповідно до європейських стандартів.	Підвищення комфорту та безпеки для міжнародних перевізників
Цифровізація	Впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS) для моніторингу трафіку, інформування водіїв та керування дорожнім рухом.	Оптимізація транспортних потоків та зменшення часу в дорозі.
III. Модернізація морського та річкового транспорту		
Портова інфраструктура	Поглиблення дна акваторій та підхідних каналів у ключових портах (Одеса, Чорноморськ, Південний) для прийому великотоннажних суден (Panamax, Post-Panamax)	Збільшення конкурентоспроможності портів на Чорному морі
Обладнання та технології	Оновлення перевантажувального обладнання (крани, річтраки) для контейнерних, зернових та інших вантажних терміналів. - Впровадження електронного документообігу (портове співтовариство).	Прискорення вантажних операцій та скорочення часу простою суден
Річкове судноплавство	Відновлення та модернізація гідротехнічних споруд на Дніпрі та Дунаї. – Модернізація судноплавних шлюзів для підвищення надійності та пропускної спроможності внутрішніх водних шляхів.	Активізація внутрішніх водних шляхів як частини міжнародного коридору.
Залізничні та автопід'їзди	Розвиток та розширення залізничних та автомобільних під'їзних шляхів до морських портів, усунення «вузьких місць».	Забезпечення безперебійного підвезення вантажів до терміналів.

Продовження табл. 3.1

IV. Створення та розвиток логістичних центрів (Мультимодальні хаби)		
Створення мережі хабів	Будівництво сучасних мультимодальних логістичних центрів (логістичних хабів) в ключових точках: на кордоні з ЄС, поблизу великих портів, а також на перетині залізничних та автомобільних магістралей (Київ, Львів, Одеса, Харків)	Створення умов для швидкої обробки, консолідації, сортування та перевантаження транзитних вантажів.
Оснащення та технології	Оснащення центрів сучасними контейнерними терміналами, митними складами та холодильними/складськими комплексами. – Впровадження автоматизованих систем керування складами (WMS).	Підвищення ефективності логістичних операцій, мінімізація втрат.
Інтермодальні перевезення	Забезпечення узгодження пропускних спроможностей залізничного, автомобільного та водного транспорту в межах логістичних центрів для розвитку інтермодальних перевезень.	Стимулювання використання контейнерних перевезень
V. Модернізація прикордонної інфраструктури та сервісу		
Пропускні пункти	Збільшення пропускної спроможності та кількості смуг на існуючих пунктах пропуску. – Будівництво нових або модернізація щонайменше 12 пунктів пропуску на кордоні з ЄС та Молдовою.	Скорочення часу очікування та оформлення
Електронний документообіг	Повне впровадження електронного документообігу та безпаперових технологій (E-TIR, NCTS) для митних та прикордонних процедур	Спрощення та прискорення оформлення транзитних вантажів.
«Єдине вікно»	Реалізація принципу «єдиного вікна» для всіх контролюючих служб (митний, санітарний, фітосанітарний, екологічний) в одній точці.	Усунення дублювання функцій та бюрократії

Джерело: [68,69]

Отже, вищевикладена інформація та аналіз таблиці свідчить, що модернізація транспортної інфраструктури України охоплює всі ключові напрямки – залізничний, автомобільний, морський та річковий транспорт, створення мультимодальних логістичних центрів і розвиток прикордонної інфраструктури. Кожна сфера модернізації спрямована на підвищення пропускної спроможності, скорочення часу перевезень, забезпечення безпеки та інтеграцію української транспортної системи в європейський простір.

Зокрема, модернізація залізничних магістралей та інтеграція колій європейського стандарту дозволяють усунути вузькі місця на ключових напрямках і забезпечити прямий доступ до мережі TEN-T. Розвиток дорожньої інфраструктури, будівництво обхідних доріг і впровадження інтелектуальних транспортних систем сприяють оптимізації руху вантажів та підвищенню безпеки. Модернізація портів, річкових шляхів і перевантажувального обладнання забезпечує швидке та ефективне обслуговування вантажів, а розвиток мультимодальних логістичних центрів і впровадження інтермодальних перевезень дозволяє створити умови для комплексного управління транзитними потоками.

Окрему увагу приділено прикордонній інфраструктурі та сервісу: збільшення пропускної спроможності пунктів контролю, впровадження електронного документообігу та принципу «єдиного вікна» дозволяють значно скоротити час оформлення транзитних вантажів і зменшити бюрократичні перепони.

Загалом, ці заходи формують комплексну систему, яка забезпечує ефективний, безпечний та швидкий транзит вантажів через територію України, підвищує її конкурентоспроможність на європейському транспортному ринку та сприяє економічному відновленню держави. Також реалізація комплексних інвестиційно-модернізаційних програм дозволить скоротити витрати на перевезення та час доставки вантажів. Модернізація залізничної, автомобільної, портової та мультимодальної інфраструктури підвищить пропускну спроможність, зменшить «вузькі місця», скоротить час простою на кордонах, перевантаженнях та в логістичних ланцюгах. Це безпосередньо знижує вартість транспортних операцій для бізнесу і підвищує конкурентоспроможність українських маршрутів. Також ці заходи мають підвищити привабливість України як транзитного мосту між Європою та Азією.

Завдяки географічному положенню, оновленій інфраструктурі та інтеграції з європейськими коридорами (наприклад, TEN-T) Україна може

зайняти значно сильнішу позицію в системі міжнародних перевезень. Це відкриє нові транзитні потоки, дозволить використовувати країну як логістичний вузол між Сходом і Заходом [70].

Створення нових логістичних кластерів, стимулюватимуть розвиток малого та середнього бізнесу. Мультимодальні логістичні центри, сучасні сервіси, складські комплекси і термінали створюватимуть середовище для розвитку компаній-логістів, операторів, сервісних підприємств. Це дає мультиплікаторний ефект: створення робочих місць, залучення інвестицій, розвиток регіональної економіки. [70].

Також результатом вищезазначених заходів буде забезпечення сталого розвитку транспортної системи відповідно до європейських стандартів. Модернізація з урахуванням європейських норм (наприклад, стандартної ширини колії 1435 мм, інтеграції в TEN-T, інтелектуальних транспортних систем) підвищує ефективність, безпеку й екологічність транспорту, що важливо для довгострокового розвитку. [69].

І звісно ж з цього всього слід, що заходи сприятимуть економічному зростанню, зайнятості та післявоєнному відновленню країни. Інфраструктурні інвестиції мають один із найбільших мультиплікаторів в економіці: вони створюють попит на будівництво, обладнання, логістику; активізують суміжні галузі; підсилюють експортний потенціал. У контексті післявоєнного відновлення України це стає не лише питанням транспортної галузі, але й рушієм відродження економіки, підвищення зайнятості та повернення втраченої продуктивності. [52].

Таким чином, модернізація транспортної інфраструктури та логістичних центрів – це не лише необхідність, продиктована сучасними викликами, а й стратегічна можливість для України зміцнити свої позиції у міжнародній логістичній системі. Залучення інвестицій, впровадження цифрових технологій і європейських стандартів управління дозволять створити потужну, безпечну й ефективну транспортну мережу, яка стане основою для

економічного розвитку та інтеграції України в глобальні транспортно-логістичні процеси.

3.2 Вдосконалення нормативно-правового регулювання та міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень

Ефективне функціонування транзитної системи України безпосередньо залежить від наявності сучасної, узгодженої з міжнародними нормами нормативно-правової бази. Після 2022 року, в умовах суттєвої трансформації логістичних маршрутів та зміщення основних потоків вантажів до західних регіонів, держава активізувала роботу над оновленням законодавства у сфері транспорту та транзиту. Основні зусилля спрямовані на гармонізацію національного законодавства з правом Європейського Союзу, створення умов для розвитку мультимодальних перевезень, спрощення митних і прикордонних процедур, а також цифровізацію процесів контролю та обліку транзитних операцій. Також важливим елементом правового вдосконалення є адаптація положень законів України до вимог Регламентів ЄС №1315/2013 і №913/2010, що регулюють розвиток Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та функціонування залізничних вантажних коридорів. Зокрема, Україна працює над ухваленням нової редакції Закону «Про транзит вантажів» і розробленням Закону «Про мультимодальні перевезення», які мають забезпечити правові механізми інтеграції до єдиного європейського транспортного простору [71].

Крім того, держава впроваджує сучасні цифрові інструменти – систему електронного транзиту NCTS, протокол e-TIR та електронну товарно-транспортну накладну e-CMR, що дозволяють підвищити прозорість процедур і скоротити час оформлення вантажів. Водночас триває удосконалення міжвідомчої координації між митними, прикордонними та транспортними

службами з метою запровадження принципу «єдиного вікна» під час контролю транзитних перевезень [69].

У комплексі такі кроки сприяють формуванню сприятливого регуляторного середовища для інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру, підвищують довіру міжнародних партнерів і зміцнюють позиції України як ключового транзитного мосту між Європою та Азією.

Отже, тепер більш детально розглянемо основні напрями вдосконалення нормативно-правового забезпечення.

Так першим напрямом розглянемо гармонізацію українського законодавства з правом Європейського Союзу.

У межах виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) Україна здійснює масштабну адаптацію національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу. Зокрема, імплементуються положення Регламенту (ЄС) №1315/2013 про розвиток TEN-T та Регламенту (ЄС) №913/2010 щодо створення європейської мережі залізничних вантажних коридорів [71].

Ця гармонізація законодавства передбачає:

– уніфікацію стандартів безпеки руху та технічної сумісності залізничної, автомобільної та портової інфраструктури;

– узгодження правил перевезення небезпечних вантажів відповідно до міжнародних норм ADR/RID;

– упровадження сучасних процедур прикордонного контролю та цифрових технологій для митного оформлення, що забезпечують прозорість і швидкість транзитних перевезень;

– приведення національних норм у відповідність до вимог ЄС щодо мультимодальних і комбінованих перевезень.

Основною метою є ефективна інтеграція української транспортної системи до єдиного європейського ринку, підвищення

конкурентоспроможності транзитних маршрутів України та залучення іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру [72].

До другого напряму належить розроблення нових законів та підзаконних актів у сфері транспорту. З метою створення сучасної правової основи для розвитку транзитних і мультимодальних перевезень Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури (Мінінфраструктури) розробляє нові законодавчі ініціативи. Серед них – законопроект «Про мультимодальні перевезення» та оновлена редакція Закону України «Про транзит вантажів», спрямовані на спрощення процедур транзиту, впровадження електронних сервісів і забезпечення прозорості логістичних процесів. Передбачається створення єдиної правової рамки для мультимодальних і комбінованих перевезень, що відповідає європейським директивам, а також запровадження електронного документообігу для взаємодії між державними структурами та бізнесом [73].

Третім напрямом є цифровізація процедур у транспортно-логістичній сфері. Цифрова трансформація транспортної системи є ключовою складовою інтеграції України до єдиного європейського ринку перевезень. У 2024 році Україна приєдналася до міжнародного застосування протоколу e-TIR (електронна система транзиту, адміністровано ООН) та розпочала тестування системи NCTS (New Computerised Transit System) – нової електронної транзитної системи ЄС, що забезпечує прозорий облік і контроль вантажів. Також впроваджується використання електронних транспортних накладних (e-CMR) і електронних митних декларацій, що дозволяє мінімізувати бюрократію, скоротити час оформлення і знизити ризики корупційних зловживань [74,75].

Але ефективне функціонування транзитної системи України значною мірою залежить не лише від внутрішньої інфраструктури та нормативно-правової бази, а й від рівня міждержавної взаємодії у сфері перевезень. Транзитні маршрути через територію України забезпечують сполучення між

країнами Європи та Азії, що робить нашу державу важливим транспортним коридором для міжнародної торгівлі [73].

У сучасних умовах, особливо після 2022 року, коли значна частина логістичних потоків була перенаправлена на західні кордони України, підвищення ефективності транзитних перевезень потребує тісної координації з сусідніми державами, міжнародними організаціями та операторами транспортної інфраструктури. Взаємодія включає гармонізацію технічних стандартів, синхронізацію митних і прикордонних процедур, а також впровадження спільних електронних систем обліку та моніторингу вантажів.

Особливу увагу приділяють погодженню правових та регуляторних норм з державами ЄС та партнерами по транзитних коридорах, що дозволяє скоротити час проходження вантажів через кордон, зменшити логістичні витрати та підвищити безпеку перевезень. Успішна міждержавна взаємодія створює умови для розвитку мультимодальних перевезень, інтеграції України у міжнародні транспортні мережі та зміцнення її ролі як надійного транзитного хаба в Європейському транспортному просторі [72].

Тепер спробуємо розглянути більш детально, що ж саме можна віднести до міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень.

Оскільки Україна межує з багатьма державами, то:

– По перше це розвиток прикордонного співробітництва з країнами-членами ЄС.

Україна послідовно розвиває прикордонну транспортну інфраструктуру та зміцнює співпрацю з сусідніми країнами – Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Основна мета цієї взаємодії полягає у створенні спільного логістичного простору, який забезпечить безперервність вантажопотоків та скорочення часу на перетин кордону.

Зокрема, активно реалізуються спільні проекти з будівництва та модернізації пунктів пропуску, розширення пропускної спроможності залізничних станцій і доріг на прикордонних напрямках. У 2024 році Україна впровадила пілотні проекти за принципом «єдиного вікна», що передбачають

спільне проведення митного, санітарного, фітосанітарного та ветеринарного контролю з боку українських та європейських служб.

Також узгоджуються графіки роботи прикордонних залізничних станцій, удосконалюються механізми обміну попередньою інформацією про транзитні вантажі, що дозволяє уникати затримок і дублювання процедур. Така інтеграція сприяє реалізації європейських принципів «зелених коридорів», підвищує ефективність транскордонного співробітництва та наближає Україну до повноправної участі в єдиній транспортній системі ЄС [72].

– По друге – інтеграція до європейських транспортних коридорів. Україна послідовно інтегрується до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що є ключовим елементом її транспортної та економічної стратегії в межах виконання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом. У 2023–2024 рр. відбулося офіційне розширення мережі TEN-T на українську територію, що дозволило включити до неї головні транспортні напрями – коридори «Балтійське море – Чорне море», «Солідарності», а також маршрути, що проходять через Дунайські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), Львівщину, Волинь і Закарпаття.

Цей процес спрямований на забезпечення безперешкодного сполучення України з транспортною системою ЄС, підвищення пропускної спроможності коридорів і скорочення часу транзиту товарів між країнами Європи, Кавказу та Центральної Азії.

Важливою складовою інтеграції є реалізація спільних інфраструктурних проектів із Європейським інвестиційним банком (ЄІБ), Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Координаційною платформою ЄС з транспортного сполучення Україна–ЄС. Серед пріоритетів – модернізація залізничних переходів на заході України, покращення портової логістики на Дунаї та розвиток мультимодальних логістичних хабів у прикордонних регіонах.

Інтеграція до TEN-T не лише відкриває українським перевізникам прямий доступ до внутрішнього ринку ЄС, але й сприяє диверсифікації

експортних маршрутів, зменшенню залежності від морських портів, що зазнали пошкоджень через воєнні дії, та підвищенню стабільності ланцюгів постачання у регіоні [76].

– По третє – це поглиблення співпраці з міжнародними організаціями.

Україна системно розширює співпрацю з ключовими міжнародними фінансовими інституціями – Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Світовим банком, Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) та Європейською комісією – у сфері модернізації транспортної інфраструктури та розвитку транзитного потенціалу.

Після 2022 року ці організації стали головними партнерами у фінансуванні відновлення пошкоджених транспортних коридорів, розбудові прикордонної інфраструктури, модернізації залізничних та портових об’єктів. Зокрема, ЄБРР та ЄІБ надають кредити та гранти в межах програми « Стежки солідарності з Україною» спрямованих на забезпечення безперебійного експорту українських товарів через західні кордони та розвиток нових маршрутів до ЄС.

Крім фінансової підтримки, міжнародні партнери допомагають у створенні правових і технічних стандартів, що відповідають нормам ЄС. Це охоплює розвиток механізмів екологічно сталих перевезень, підвищення безпеки транспортних операцій, цифровізацію митних процедур та впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS).

Поглиблення співпраці також відбувається через участь України в ініціативах Світового банку з відновлення критичної інфраструктури (Програма відновлення критичної інфраструктури) та в Європейській координаційній платформі з транспортного сполучення Україна – ЄС, де визначаються пріоритетні напрямки інвестицій і нормативного зближення.

У довгостроковій перспективі ця взаємодія сприяє не лише технічній модернізації транспортної мережі, а й формуванню єдиного логістичного

простору Україна – ЄС, що підвищує її роль як транзитної держави між Європою, Кавказом та Центральною Азією [77].

Україна активно бере участь у регіональних транспортних ініціативах, спрямованих на поглиблення економічної інтеграції та розширення транзитних можливостей між Європою, Кавказом і Центральною Азією. Отже, до четвертого – ми можемо віднести саме розвиток регіональних транспортних ініціатив.

Одними з ключових платформ є міжнародна програма TRACECA (Транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія) та Ініціатива GUAM (Організація за демократію та економічний розвиток (ГУАМ) у сфері транспорту.

Програма TRACECA, започаткована ще у 1993 році за підтримки Європейського Союзу, має на меті створення ефективного мультимодального транспортного коридору, який об’єднує Чорне та Каспійське моря. У межах цієї ініціативи Україна розвиває морське та залізничне сполучення з країнами Кавказу (Грузією, Азербайджаном) і Центральної Азії, що сприяє диверсифікації логістичних маршрутів та зниженню залежності від традиційних шляхів через Росію.

Крім того, в межах транспортної ініціативи ГУАМ, учасниками якої є Грузія, Україна, Азербайджан та Молдова, реалізуються спільні проекти з модернізації прикордонної інфраструктури, цифровізації перевезень і створення умов для швидкого транзиту товарів у напрямку ЄС – Кавказ – Азія. У 2023–2024 роках сторони узгодили дорожню карту розвитку транспортного маршруту Коридор ГУАМ, який має стати альтернативним маршрутом постачання енергоносіїв та товарів з Азії до Європи через територію України.

Завдяки участі у цих ініціативах Україна зміцнює свою позицію як ключового транзитного вузла в системі міжконтинентальних транспортних зв’язків, а також отримує доступ до міжнародних інвестицій і технічної допомоги ЄС та міжнародних партнерів [72].

Беручи до уваги реалізацію заходів з удосконалення нормативно-правового регулювання та розвитку міждержавної взаємодії у сфері транзитних перевезень, це все сприятиме підвищенню ефективності функціонування транспортної системи України. Передусім очікується підвищення ефективності митного та прикордонного контролю завдяки запровадженню спільних пунктів пропуску, цифровізації документів та впровадженню принципу «єдиного вікна». Це забезпечить скорочення часу транзиту вантажів через територію України, що є важливим чинником конкурентоспроможності українських логістичних маршрутів.

Крім того, спрощення міжнародних логістичних процедур дозволить зменшити адміністративне навантаження на перевізників і зробить транзитні операції більш прогнозованими та зручними для бізнесу. У результаті очікується зменшення витрат підприємств на транспортування та підвищення прозорості, безпеки й привабливості українських транзитних шляхів для іноземних партнерів.

Загалом реалізація цих заходів зміцнить позиції України як ключової транзитної держави регіону, інтегрованої у європейську транспортну систему та здатної забезпечувати стабільне сполучення між Європою, Кавказом і Центральною Азією [72].

3.3 Розробка та обґрунтування стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів

Розвиток транзитного потенціалу України виступає одним із ключових чинників зміцнення її позицій у системі міжнародних економічних відносин і забезпечення сталого післявоєнного відновлення. Транзитна функція держави має не лише економічне, а й геополітичне значення, адже Україна традиційно

була важливим транспортним мостом між країнами Європейського Союзу та Азії. В умовах глобалізації та активної інтеграції до європейського простору ефективне використання транзитного потенціалу розглядається як стратегічний ресурс розвитку держави [74].

Після 2022 року транспортно-логістична система України зазнала суттєвих трансформацій унаслідок військової агресії Російської Федерації, блокування частини морських портів Чорного моря та зміни традиційних маршрутів постачання. Ці події актуалізували необхідність переорієнтації вантажних потоків на західний напрямок і створення нових транзитних маршрутів через кордони з країнами-членами ЄС. У результаті посилилося значення західних транспортних коридорів, зокрема тих, що проходять через Польщу, Словаччину, Румунію, Угорщину та Молдову, а також активізувався розвиток інфраструктури Дунайського регіону [78].

Європейська інтеграція вимагає від України гармонізації транспортного законодавства з нормами ЄС, підвищення безпеки перевезень, модернізації інфраструктури відповідно до вимог Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), а також запровадження цифрових рішень у сфері логістики та митного контролю. Важливим кроком на цьому шляху стало приєднання України до ініціативи «Стежки солідарності» між ЄС та Україною, спрямованої на розширення спроможностей прикордонних переходів, залізничних колій і портів [78].

Глобальні виклики – зокрема геополітична нестабільність, зміни у світовій торгівлі, зростання конкуренції за транзитні потоки та необхідність декарбонізації транспорту – зумовлюють потребу у формуванні цілісної, довгострокової стратегії розвитку транзитного потенціалу України. Така стратегія має поєднувати інфраструктурну модернізацію, нормативно-правові реформи, інноваційні технології та міждержавну координацію [2].

Отже, розробка та обґрунтування стратегічних напрямків розвитку транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції передбачає створення сучасної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити ефективний

рух товарів, сприяти економічному зростанню, інтеграції до європейських ринків і зміцненню ролі України як ключового транзитного хабу Східної Європи.

Спочатку треба визначити у чому полягає стратегічна мета розвитку транзитного потенціалу. Основна стратегічна мета полягає у перетворенні України на потужний транспортно-логістичний хаб Східної Європи, який забезпечуватиме швидке, безпечне та ефективне сполучення між Європейським Союзом, Кавказом, Центральною Азією та Близьким Сходом. Така мета відповідає пріоритетам Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також положенням Регламенту (ЄС) №1315/2013 щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [79].

У сучасних геополітичних умовах транзитний потенціал України розглядається не лише як економічна можливість, а як інструмент інтеграції до єдиного європейського транспортного простору та ключовий чинник підвищення стійкості національної економіки. Розвиток транспортної системи сприятиме зміцненню зв'язків між ЄС та регіонами Чорного моря, Кавказу, Центральної Азії, а також забезпечить диверсифікацію маршрутів міжнародної торгівлі, зменшуючи залежність від окремих напрямів постачання [76].

Досягнення стратегічної мети можливе через синергію п'ятьох ключових напрямів політики розвитку:

– Одним із ключових стратегічних напрямів розвитку транзитного потенціалу України є масштабна інфраструктурна модернізація основних транспортних коридорів. Пріоритетним завданням держави виступає інтеграція української транспортної мережі до європейської системи TEN-T, що передбачає підвищення пропускної спроможності на напрямках до західних кордонів, морських портів та промислових центрів. Особлива увага приділяється модернізації прикордонних переходів, залізничних вузлів і мультимодальних логістичних центрів, які забезпечують ефективну взаємодію між автомобільним, залізничним, річковим і морським транспортом. Такі проекти спрямовані на скорочення часу перевезення, усунення «вузьких

місць» у логістиці та підвищення рівня цифровізації транспортних процесів. Важливим компонентом інфраструктурного оновлення є розвиток Дунайських портів – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, які після 2022 року перетворилися на стратегічні логістичні вузли для експорту українських товарів і транзиту в напрямку ЄС. У межах міжнародних ініціатив реалізуються проекти модернізації портових потужностей, реконструкції причалів, поглиблення дна та розвитку судноплавства на Дунаї. Крім того, особливе значення має формування та розбудова транспортних коридорів «Балтійське море – Чорне море» і «Гданськ – Одеса», які забезпечують альтернативні маршрути перевезення вантажів у межах Центральної та Східної Європи. Їх реалізація дозволить створити конкурентні умови для транзиту через територію України та посилити її роль у глобальній логістичній системі.

Фінансування більшості інфраструктурних проектів здійснюється за підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) і Світового банку, які спрямовують інвестиції на оновлення залізничних магістралей, будівництво об'їзних шляхів, розвиток внутрішніх водних перевезень і підвищення безпеки транспортної інфраструктури [76].

Загалом інфраструктурна модернізація є фундаментом для формування ефективної та конкурентоспроможної транзитної системи України, що відповідає сучасним європейським стандартам мобільності, стійкості та цифровізації.

– Наступний напрям – гармонізація з правом Європейського Союзу. В межах виконання Угоди про асоціацію та інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) Україна здійснює адаптацію нормативно-правових актів до вимог ЄС, зокрема до Регламентів (ЄС) №1315/2013 щодо розвитку TEN-T та №913/2010 про створення європейських залізничних вантажних коридорів [24].

Гармонізація включає:

1. Уніфікацію стандартів безпеки руху – адаптацію національних вимог до експлуатації залізничного та автомобільного транспорту відповідно до європейських норм безпеки;

2. Вимоги до технічної сумісності інфраструктури – забезпечення можливості прямого руху вантажних поїздів і автотранспорту без додаткових перевантажень на кордоні;

3. Процедури митного та прикордонного контролю – впровадження принципів «єдиного вікна» та стандартизованих перевірок документів і вантажів;

4. Цифровізацію транспортних процесів – використання електронних інструментів, таких як e-TIR (електронна система міжнародного транзиту вантажів, яка замінює паперову книжку міжнародних дорожніх перевезень), e-CMR (електронна версія міжнародної товарно-транспортної накладної) та NCTS (Нова комп'ютеризована транзитна система, яка дозволяє митним службам країн-учасниць обмінюватися митними даними в електронному вигляді для контролю за транзитом товарів), що сприяє прозорості, скороченню часу оформлення та інтеграції України до єдиного європейського логістичного простору [76].

Реалізація цих заходів створює правову основу для ефективного функціонування мультимодальних перевезень, розвитку транзитних коридорів та інтеграції української транспортної системи у європейську економічну мережу.

Наступним із пріоритетних напрямів підвищення ефективності транзитної системи України є цифровізація логістичних процесів та впровадження інтелектуальних транспортних систем (ІТС). Ця стратегія передбачає комплексне використання сучасних технологій для управління транспортними потоками, моніторингу вантажів та оптимізації митно-прикордонних процедур. До ключових елементів цифровізації відноситься: системи електронного документообігу (e-CMR, e-TIR, електронні митні декларації), які дозволяють скоротити час оформлення вантажів, зменшити

бюрократичні бар’єри та підвищити прозорість процедур; інтегровані бази даних і супутниковий моніторинг вантажів, що забезпечують оперативний контроль переміщення вантажів, запобігання затримкам і оптимізацію маршрутів; аналітичні інструменти на основі big data (величезні та різноманітні обсяги даних), які підвищують прозорість логістичних операцій, зменшують корупційні ризики та сприяють формуванню довіри міжнародних партнерів; інтелектуальні транспортні системи (ITC) для управління дорожнім рухом, інформування водіїв, контролю транспортної інфраструктури та оптимізації вантажопотоків у режимі реального часу [76].

Реалізація цих заходів дозволяє скоротити час транзиту та витрати на перевезення; підвищити безпеку і надійність перевезень; інтегрувати українську транспортну систему у європейський та світовий логістичний простір; створити умови для подальшого розвитку мультимодальних транспортних коридорів.

Цифровізація є важливим компонентом стратегії розвитку транзитного потенціалу України, оскільки забезпечує синергію інфраструктурних, нормативно-правових і технологічних реформ, що підвищують конкурентоспроможність країни на міжнародних ринках транспорту та логістики.

Наступним напрямом розвитку транзитного потенціалу України є поглиблення міжнародного співробітництва у сфері транспорту та логістики. В умовах глобалізаційних викликів і зміни логістичних маршрутів після 2022 року Україна активно інтегрується до європейських і регіональних транспортних ініціатив, що забезпечує стабільність транзитних потоків і підвищує інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури. Основні заходи включають: участь у міжнародних транспортних ініціативах – TRACECA (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia) та ГУАМ (транспортний зв'язок між країнами-учасницями (Грузія, Україна, Азербайджан, Молдова), які спрямовані на створення стабільних транзитних коридорів між Європою, Кавказом і Центральною Азією; розвиток «Стежки солідарності між ЄС та

Україною», що дозволяє швидко перенаправляти транзитні вантажі через територію України в умовах обмежень морських маршрутів; партнерство з ключовими країнами-партнерами, включно з Європейським Союзом, Туреччиною, Азербайджаном, Грузією та Молдовою, для спільної реалізації проектів з модернізації транспортної інфраструктури, координації прикордонних процедур та залучення інвестицій; створення єдиного ринку транспортних послуг – гармонізація правил і стандартів перевезень, спрощення митних процедур і забезпечення прозорості логістичних операцій на транскордонних маршрутах. [8].

Реалізація цих заходів сприяє підвищенню ефективності транзитної системи України; залученню інвестицій у модернізацію інфраструктури; інтеграції українських транспортних коридорів до європейської та глобальної логістичної мережі; створенню стабільних і конкурентоспроможних маршрутів для міжнародних перевезень.

Таким чином, зміцнення міжнародного співробітництва є невід'ємним компонентом комплексної стратегії розвитку транзитного потенціалу України та забезпечення її ролі як ключового логістичного хабу у Східній Європі.

І останній напрям це забезпечення стійкості та екологічності транспорту. Сталий розвиток транспортної системи є ключовим елементом підвищення конкурентоспроможності України та інтеграції до європейського економічного простору. У сучасних умовах глобальних кліматичних змін та зростання вимог до зниження викидів парникових газів пріоритетом є переорієнтація транспортного сектору на екологічно безпечні та енергоефективні технології. Це і електрифікація залізниць – розвиток електричних локомотивів та модернізація інфраструктури, що забезпечує зниження викидів вуглекислого газу і зменшення залежності від традиційного викопного палива; і використання альтернативного палива та енергоефективних технологій – впровадження біопалива, водневих та електричних транспортних засобів, а також модернізація вантажних автомобілів і морських суден; енергоефективність портів і логістичних центрів через оптимізацію

перевантажувальних процесів, використання автоматизованих систем керування енергоспоживанням та модернізація інженерних мереж та участь у європейських ініціативах з декарбонізації транспорту – адаптація національної політики до цілей Європейського зеленого курсу, впровадження стандартів екологічної безпеки та інтеграція до програм TEN-T з урахуванням енергоефективності [76].

Енергоефективні технології дозволять знизити викиди парникових газів у транспортному секторі; сприятимуть підвищенню енергоефективності інфраструктури та транспорту; наддадуть можливість створення умов для розвитку «зелених» логістичних послуг; та забезпечать відповідність стандартам ЄС у сфері екологічності та стійкості транспорту.

Таким чином, забезпечення стійкості та екологічності транспорту є інтегрованим компонентом стратегії розвитку транзитного потенціалу України, що поєднує інфраструктурні інвестиції, цифрові технології та міжнародну співпрацю [80].

Висновки до розділу 3

У цьому розділі зазначено, що підвищення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів є комплексним завданням, яке охоплює модернізацію транспортної інфраструктури, логістичних центрів, вдосконалення нормативно-правового регулювання та міждержавну взаємодію.

Модернізація транспортної системи охоплює всі ключові напрями – залізничний, автомобільний, морський та річковий транспорт, створення мультимодальних логістичних центрів і розвиток прикордонної інфраструктури. Розвиток залізничних магістралей, інтеграція колій європейського стандарту, модернізація портів і річкових шляхів, будівництво

обхідних доріг та впровадження інтелектуальних транспортних систем дозволяють усунути вузькі місця, скоротити час доставки вантажів та підвищити безпеку перевезень. Розвиток мультимодальних хабів та інтермодальних перевезень створює ефективну систему управління транзитними потоками, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності України як транзитного хабу між Європою та Азією [80,81].

Важливу роль відіграє вдосконалення нормативно-правової бази та міждержавна взаємодія. Гармонізація законодавства з нормами ЄС, впровадження електронного документообігу, принципу «єдиного вікна» та цифрових систем контролю транзитних вантажів підвищують прозорість і швидкість процедур, зменшують бюрократичні перепони та адміністративні витрати. Інтеграція до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та участь у регіональних ініціативах TRACECA і ГУАМ сприяє створенню єдиного логістичного простору, диверсифікації маршрутів і зміцненню позицій України на міжнародному транспортному ринку [82].

Комплексне впровадження заходів модернізації, інвестицій, цифрових технологій і європейських стандартів створює основу для сталого розвитку транспортної системи, підвищення її пропускної спроможності, зниження логістичних витрат і часу перевезень, а також стимулює економічне відновлення, розвиток малого та середнього бізнесу і залучення інвестицій. Таким чином, стратегічне поєднання інфраструктурних, нормативно-правових та міжнародних заходів дозволяє Україні зміцнити свій транзитний потенціал, інтегруватися до європейської транспортної мережі і підвищити конкурентоспроможність у глобальних логістичних процесах.

ВИСНОВКИ

У ході проведеного дослідження на тему «Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу» було комплексно проаналізовано теоретичні, аналітичні та практичні аспекти функціонування міжнародних транспортних коридорів, а також визначено напрями підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України в умовах євроінтеграції та глобальних викликів.

Так, з початку розкрито теоретичні засади формування міжнародних транспортних коридорів, їх класифікацію, функції та роль у розвитку світової економіки. Визначено, що міжнародні транспортні коридори є ключовими елементами глобальної логістичної інфраструктури, які забезпечують ефективне переміщення товарів, капіталів і робочої сили між країнами. Аналіз світового досвіду показав, що успішне функціонування транспортних коридорів базується на принципах мультимодальності, гармонізації правового поля, цифровізації транспортних процесів та розвитку транскордонної співпраці. Вивчення моделей Європейського Союзу, Китаю, Туреччини та Польщі дозволило визначити чинники успішності таких систем – державну підтримку, інтегроване управління, стратегічне планування та орієнтацію на сталий розвиток.

Далі, проведено оцінку геостратегічного положення України, яке забезпечує їй вигідне розташування на перетині основних напрямів міжнародних вантажопотоків між Європою та Азією. Досліджено стан основних видів транспорту – залізничного, автомобільного, морського, річкового та авіаційного – та проаналізовано динаміку їх розвитку.

До початку російського вторгнення у 2022 році Україна займала важливе місце у системі міжнародних транспортних коридорів, зокрема в межах проектів TRACECA, Пан’європейського коридору III (Берлін – Київ), та мала стабільний обсяг транзитних перевезень. Морські порти Чорного моря (Одеса,

Чорноморськ, Південне, Миколаїв, Маріуполь) забезпечували понад 60 % зовнішньоторговельного обороту, а залізнична мережа залишалася однією з найбільш розгалужених у Європі. Водночас уже тоді спостерігалися структурні проблеми – високий рівень зношеності інфраструктури, недостатня цифровізація процесів, обмежена кількість мультимодальних терміналів і низька інтегрованість у європейську транспортну мережу TEN-T.

Після початку повномасштабного вторгнення у 2022 році, ситуація суттєво ускладнилася: було втрачено або заблоковано частину морських портів на Азовському морі, пошкоджено понад 8 тис. км залізничних колій та сотні автомобільних мостів, а обсяги транзиту скоротилися більш ніж удвічі. Водночас криза стимулювала структурну перебудову транспортної системи – активізувався розвиток дунайських портів (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), відновлюються залізничні з'єднання з країнами ЄС, розширюється пропускна спроможність пунктів перетину кордону, а Україна вперше отримала статус учасника Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Таким чином, нинішній етап характеризується одночасно високими ризиками та унікальними можливостями для інтеграційного оновлення транспортного сектору.

У роботі розроблено стратегічні напрями та практичні заходи з підвищення транзитного потенціалу України. До пріоритетних кроків віднесено: модернізацію транспортної інфраструктури, розвиток мультимодальних логістичних хабів, розбудову прикордонної та митної інфраструктури, впровадження цифрових технологій управління перевезеннями, а також гармонізацію нормативно-правової бази з нормами Європейського Союзу. Значну увагу приділено інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), розвитку ініціатив TRACECA, ГУАМ, участі у проектах ЄБРР і Світового банку. Реалізація цих напрямів сприятиме створенню єдиного логістичного простору, зниженню транспортних витрат, прискоренню транзиту вантажів і підвищенню інвестиційної привабливості держави.

Підсумовуючи результати дослідження, слід зазначити, що до 2022 року Україна виступала важливою транзитною державою, проте не повною мірою реалізовувала свій потенціал через інфраструктурні та інституційні обмеження. Після початку війни країна зіткнулася з масштабними втратами, але водночас розпочала трансформацію транспортної системи у напрямі її європейської інтеграції, цифровізації та диверсифікації маршрутів. Це свідчить про формування нової моделі розвитку транспортної політики України, зорієнтованої на сталий, безпечний і технологічно сучасний транзит.

Для повної реалізації транзитного потенціалу необхідно забезпечити:

– комплексну модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури з урахуванням стандартів ЄС;
– впровадження інтелектуальних транспортних систем і цифрових сервісів управління перевезеннями;
– активізацію державно-приватного партнерства у фінансуванні інфраструктурних проектів;
– гармонізацію законодавчої бази з європейськими регламентами та митними процедурами;
– посилення регіональної співпраці в межах TEN-T, TRACECA, ГУАМ і Дунайської стратегії ЄС.

Реалізація цих завдань дозволить створити ефективну, безпечну та конкурентоспроможну транспортну систему, інтегровану у світовий логістичний простір. У довгостроковій перспективі це сприятиме відновленню економіки України, збільшенню обсягів міжнародної торгівлі, зміцненню транзитного статусу держави та її інтеграції до єдиного європейського транспортного ринку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Розвиток транспортного коридору для регіональної інтеграції. UNECE. Женева. 2021. URL: https://unece.org.
2. Економіка «Поясу та шляху»: можливості та ризики транспортних коридорів. Світовий банк. Вашингтон. 2019. URL: https://www.worldbank.org.
3. Пан'європейські транспортні коридори та Україна. Міністерство інфраструктури України. Київ. 2020. URL: https://mtu.gov.ua.
4. Трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T). Європейська Комісія Брюссель. 2022. URL: https://transport.ec.europa.eu.
5. Міжнародні транспортні коридори в Україні. Міністерство інфраструктури України. 2024. URL: https://mindev.gov.ua/.
6. Родріг, Ж.П., Комтуа, К., Слек, Б. Географія транспортних систем. 2020. Рутледж. С. 45–67.
7. Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T). Європейська Комісія. 2025. URL: https://transport.ec.europa.eu
8. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія. Міжурядова комісія TRACECA. 2025. URL: https://www.traceca-org.org
9. Міжнародні транспортні коридори в Україні. Міністерство інфраструктури України. 2025. URL: https://mtu.gov.ua
10. Огляд морських перевезень. ЮНКТАД. 2022. С. 15–23, 88–95. URL: https://unctad.org.
11. Транспортні коридори для зростання та інтеграції. Світовий банк. Вашингтон. 2018. С. 33–54.
12. Транспортна інфраструктура та регіональна взаємодія. ОЕСР. Париж. 2021. С. 101–120.
13. Сталий розвиток транспорту. Європейська економічна комісія ООН. UNECE. Женева. 2022. URL: https://ec.europa.eu/.

14. Аулін В. В., Голуб Д. В., Біліченко В. В., Замуренко А. С. Формування показників оцінки ефективності транспортного процесу перевезень. Вісник машинобудування та транспорту. Центральноукраїнського національного технічного університету 2020. №1(11). URL: https://dspace.kntu.kr.ua.
15. Іванов І. Т. Міжнародні транспортні коридори та їх розвиток. Логістика Київ. 2020. 57 с.
16. Ільницький В. С. Принципи формування системи міжнародних транспортних перевезень в екстремальних умовах. Економічний науково-практичний журнал. Сталий розвиток економіки. Хмельницький. 2024. 102 с.
17. Коваль О. П. Безпекові ризики у функціонуванні транзитних систем. Транспорт і логістика. Львів. 2019. 44 с.
18. Гриценко С. Д. Інноваційні рішення в управлінні транспортними потоками. Морський транспорт. Одеса. 2021. 78 с.
19. Мельник Л. Г. Екологічна логістика та сталий розвиток транспорту. Університетська книга. Суми. 2020. 91 с.
20. Rodrigue, J., Comtois, K., Slack, B. Geography of Transport Systems. 2020.5thedition,Routledge URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en.
21. Політика TEN-T: Трансєвропейська транспортна мережа. Європейська комісія. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en
22. Трансазійські залізничні та транспортні коридори ЄСКАТО ООН. 2022. URL: https://www.unescap.org/our-work/transport.
23. Зрибнєва І.П. Аналіз впливу міжнародних логістичних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. 2024. URL: https://doi.org/10.5281/zenodo.14035809.
24. Політика Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T). Європейська Комісія. Європейський Союз. Брюссель. 2022 URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-

investment/trans-european-transport-network-ten-t_en?utm_source=chatgpt.com

25. Показники ефективності логістики та сприяння торгівлі. OECD/ITF. 2023. URL: https://itf-oecd.org/
26. Міщенко А.Б. Геостратегічні пріоритети України. Київський національний університет культури та мистецтв. Грані. Київ. 2016. № 9 (137) 126 с.
27. Геостратегічні пріоритети України в політичній, економічній, правовій та інформаційній сферах. Матеріали міжнародної науково-теоретичної конференції. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин. Київ. 2017. URL: https://www.iir.edu.ua/sites/default/files/.
28. Геополітичні та геоекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі. Центр Разумкова Наук. ред. В. Юрчишин. Київ. 2022.
29. Гольцов А. Г. Дисертація. Геостратегія російської федерації на пострадянському просторі. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ. 2018. 53 с.
30. Державна служба статистики. URL: https://ukrstat.gov.ua/
31. Інтерактивна платформа для пошуку та залучення інвестицій для розкриття інвестиційного потенціалу України. 2025. URL: https://ukraineinvest.gov.ua/en/invest-in-ukraine-now
32. Українські морські порти досягли рекордного вантажообігу під час війни. Transportcorridors. 2025. URL: https://www.transportcorridors.com/.2025.
33. Притула Х., Хорги І. Сприяння євроінтеграційним процесам у країнах Східного партнерства: інструменти національної та регіональної політики. Монографія. НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України»;. (Серія «Транскордонне співробітництво»). Львів. 2022. 224 с

34. Залізницею перевезено 132 млн тон вантажів за січень – вересень 2024 року – УЗ. Центр транспортних стратегій. 2024. URL: https://cfts.org.ua/news/2024.
35. Перцовський О. Інформаційне агентство Інтерфакс Україна. 2025. URL: https://interfax.com.ua/news/economic/1101120.html?utm_source=chatgpt.com.
36. Інформація про Українські залізниці. Міністерство розвитку громад та територій України. 2025. URL: https://mtu.gov.ua/
37. Державна служба статистики. 2025. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/
38. Логістична транспортна платформа Логіст. 2025. URL: https://logist.fm/
39. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Порти України: аналітичний огляд розвитку морської та річкової логістики. Київ. 2023. URL: https://mtu.gov.ua/news/porty-ukrainy-analiz-2023.html.
40. Горбіль Н. І., Радченко Я. П. Стан та перспективи розвитку авіатранспортної галузі України в умовах євроінтеграції, пост пандемії та війни. Журнал. Менеджмент та підприємництво в Україні: Етапи становлення та проблеми розвитку. 2023. Випуск 5, Номер 1. С. 249 – 260.
41. Куць Н.Г. Місце міжнародних транспортних коридорів у транспортній географії. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2023. №1 (20).
42. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі україни у розрізі вантажних перевезень. Економіка та суспільство. 2024. Випуск № 70.
43. ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. 2022. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/news.
44. Вирвіцькі К. Система транспорту вантажів в Україні з використанням багатьох галузей транспорту. III Міжнародна науково-практична

конференція «бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи». 2022. URL: https://confmanagement-proc.kpi.ua.

45. Борса В., Теребейчик Ю. Цифровізація митниці як чинник розвитку міжнародної торгівлі. Європейський науковий журнал Економічних та Фінансових інновацій. 2024. № 2(14).
46. Куршаков О. Повернення до моря: як Україна відновлює порти у 2025 році для контейнерних перевезень. Центр транспортних стратегій. 2025. URL: https://cfts.org.ua.
47. Зазуляк. А. Чому розвиток транспортної інфраструктури без державних інвестицій неможливий? 2020. URL: https://24tv.ua.
48. Новальська Н. Організаційно-технологічні аспекти мультимодальних перевезень в міжнародному сполученні. Національний авіаційний університет. Київ. 2024.
49. Ситнік В. В., Пікуліна О. В. Розвиток мультимодальних перевезень в Україні: економічний та інфраструктурний виміри. Огляд економіки та управління транспортом. 2024. 12(28). URL: https://pte.ust.edu.ua
50. Україна розпочинає скринінг ЄС щодо транспортної політики та трансєвропейських мереж. Вступ України до ЄС. 2025. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua.
51. Проведено скринінг транспортного законодавства України на відповідність законодавству Європейського Союзу. Прес-служба Верховної Ради України. 2025. URL: https://www.rada.gov.ua.
52. Гілі А. Відновлення сполучень: транспортна інфраструктура України та шлях до інтеграції з ЄС. Італійський інститут міжнародних політичних досліджень. 2025. URL: https://www.ispionline.it.
53. Мірбабаєва Н. Підтримка ЄБРР Україні під час війни сягнула 7,6 мільярда євро, оскільки Банк виділив нове фінансування на Конференції з питань відновлення. Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР). 2025. URL: https://www.ebrd.com.

54. Козак І. Міжнародні транспортні коридори України: стан, проблеми та перспективи розвитку. Національний транспортний університет. Київ. 2023.
55. Рудницький С. Чому ми хочемо самостійної України? Географічні та політичні нариси. Діло. Львів. 1923.
56. Горбулін В. П., Качинський А. Б. Геополітика і національна безпека України. НІСД. Київ. 2011.
57. Боніфас П. Геополітика. Від національних держав до глобальної системи. Armand Colin. Париж. 2003.
58. Постанова «Про питання реалізації експериментального проекту з впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень». Кабінет Міністрів України. 2024. № 629 від 30 травня.
59. Україна та Естонія запроваджують єдину електронну накладну для автомобільних перевізників. UkraineInvest. 2022. URL: https://ukraineinvest.gov.ua/en/news/08-09-22/?utm_source=chatgpt.com.
60. Москвічова. О. Транспортна інфраструктура України в умовах війни: виклики, трансформації та перспективи. Журнал Огляд економіки та управління транспортом 2025. № 13(29).
61. Цифровізація транспортної галузі України: виклики, стандарти та перспективи інтеграції з ЄС. Аналітичний огляд. ГМК Центр. 2024. URL: https://gmk.center
62. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Національна транспортна стратегія України до 2035 року: пріоритети розвитку та інтеграції до мережі TEN-T. Мінінфраструктури України. Київ. 2024. URL: https://mtu.gov.ua.
63. Оцінка потреб у відновленні транспортної інфраструктури: аналітичний звіт. Міністерство відновлення та інфраструктури України. Мінвідновлення України. Київ. 2024. URL: https://recovery.gov.ua.

64. Фінансування та партнерство у сфері відновлення транспортної інфраструктури: державні, міжнародні та приватні механізми підтримки. Міністерство інфраструктури України. Офіційний звіт. Київ. 2024. URL: https://mtu.gov.ua.
65. Україна відкриває першу євроколію, посилюючи інтеграцію з Європейським Союзом. Європейська служба зовнішніх дій. 2025. URL: https://www.eeas.europa.eu.
66. Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Як змінилися українські порти на Дунаї за рік війни. 2023. URL: https://en.usm.media.
67. Куліковська – Вельгус А. Україна залучає світові інвестиції в логістику. Trans.info. 2025. URL: https://trans.info/en/ukraine-investment-412103.
68. Бандури Р., Стагун Я., Єнсена Б. Модернізація транспортної та логістичної інфраструктури України. Звіт. 2022. URL: https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure?utm_source=chatgpt.com.
69. Відновлення та трансформація українських залізниць заради кращого майбутнього. 2025. URL: https://www.worldbank.org/en/news/feature.
70. Полюх А. Транспортна інфраструктура в умовах затяжної війни: виклики для України та погляди з міжнародної практики післявоєнної відбудови. Дисертація «Транспортна інфраструктура на тлі. Затяжна війна: виклики для України та аналітичні дані з міжнародної поштової Практика відновлення після війни. Київська школа економіки. 2025. URL: https://www.researchgate.net/publication/394094858_Transport_Infrastructure_Amid_Protracted_War_Challenges_for_Ukraine_and_Insights_from_International_Post-War_Reconstruction_Practices.
71. Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського парламенту та ради Європи. від 11 грудня 2013 року. Офіційний Вісник Європейського Союзу. 2013. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1315-2013_uk.pdf.
72. Гармонізація законодавства України з правом ЄС у сфері транспорту. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України.

2025.URL: https://mininfra.gov.ua/news/ukrayina-adaptuye-zakonodavstvo-do-standartiv-es-u-sferi-transportu.

73. Кабінет Міністрів України. Проект Закону України «Про мультимодальні перевезення». 2024. URL: kmu.gov.ua.
74. Україна розпочала тестування системи NCTS та впровадження e-TIR Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. 2024. URL: mininfra.gov.ua.
75. Впровадження електронної системи NCTS у рамках інтеграції до митного простору ЄС. Державна митна служба України. 2024. URL: customs.gov.ua.
76. ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. Міністерство розвитку громад та територій України. 2022. URL: https://mindev.gov.ua/news/33618-jes-vkliuciv-ukrayinski-logisticni-sliaxi-do-transjevropeiskoyi-transportnoyi-merezi.
77. Марцеляк О.В., Співпраця України з міжнародними фінансовими організаціями в умовах війни, глобалізації та євроінтеграції. 2025. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету.
78. Євросоюз оновив індикативні мапи Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) для України та Молдови. Міністерство розвитку громад та територій України. 2023. URL: https://mindev.gov.ua/news/35067-jevrosoiuz-onoviv-indikativni-mapi-trans039jevropeiskoyi-transportnoyi-merezi-ten-t-dlia-ukrayini-ta-moldovi.2023.
79. Костюк О. С., Костюк Ю. С. Стратегічні вектори розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції. Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. 2023. Випуск 39.
80. Омельченко В., Чекунова С., Білявський М. Декарбонізація української енергетики (економіки): вплив російської агресії, амбітні цілі та потенційні можливості для України в післявоєнний період.

2022. Видання підготовлене за сприяння Представництва Фонду Ганса Зайделя в Україні.

81. Транзитні можливості України. Україна – зручний транспортний хаб (вузол) між Європою та Азією. Міністерство розвитку громад та територій України. 2024. URL: https://mindev.gov.ua/biznesu/tranzytni-mozhlyvosti-ukrainy?utm_source=chatgpt.com.

82. Ковальська Л. Л. Місце та важливість транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортних коридорів. 2016. Луцький національний технічний університет.

Декларація
академічної доброчесності
здобувача вищої освіти ЗНУ

Я, Ружина Олена Анатоліївна, студент 2 курсу магістратури, заочної форми навчання, факультету економічного, спеціальності 051 «Економіка» освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка», адреса електронної пошти ruzhina.elena067@gmail.com,

– підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему: «Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлений/ознайомлена;

– заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;

– згоден/згодна на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям *академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою* Інтернет-системи, а також на архівування роботи в базі даних цієї системи.

Дата_____ Підпис_____ Ружина О. А.

Дата_____ Підпис_____ Дугієнко Н.О.