

РОЛЬ ТРАНСКАСПІЙСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ВИКЛИКІВ ДЛЯ УКРАЇНИ

THE ROLE OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE UNDER THE CURRENT GEOPOLITICAL CHALLENGES FOR UKRAINE

Сапсай А.П.,

orcid.org/0000-0001-9857-5272

кандидат політичних наук,

доцент кафедри міжнародних відносин та стратегічних студій
Державного університету «Київський авіаційний інститут»

Коверга Д.Д.,

orcid.org/0009-0008-4852-4256студентка II курсу магістратури факультету права та міжнародних відносин
Державного університету «Київський авіаційний інститут»

Пропоноване дослідження зосереджується на аналізі ролі Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) як інструменту економічної безпеки та геополітичного позиціонування України. Автори надають оцінку Україні та її потенціалу як транзитного хаба між Центральною Азією та Європою. Основні завдання дослідження включають аналіз структури та функціонування ТМТМ, оцінку економічних і геополітичних переваг для України, окреслення ключових викликів і перспектив розвитку маршруту, а також формулювання рекомендацій для посилення позицій України в рамках ТМТМ. Стверджується, що у геополітичному плані ТМТМ може зміцнювати позиції України у якості оновленого міжрегіонального хабу між Європою та Азією, сприяючи як поглибленню її інтеграції з євроатлантичними структурами, так і створенню дипломатичної коаліції в Чорноморському та Каспійському регіонах. Водночас держава-міжрегіональний хаб повинна розумітися як суб'єкт із самостійною та універсальною зовнішньою політикою, що здатна інтегрувати простори між кількома геополітичними макрорегіонами шляхом розвитку транспортної, енергетичної, інформаційної та дипломатичної інфраструктури, створюючи при цьому умови для транзиту ресурсів, товарів, ідей, безпекових ініціатив та культурного обміну. У висновках підкреслюється, що участь у ТМТМ сприятиме економічній стабільності України, зростанню доходів від транзиту та інтеграції в глобальні ринки. Геополітично це зміцнить позиції України як ключового гравця в Євразійському регіоні, сприяючи її входженню до нових коаліцій держав та структур. Подальші дослідження мають зосередитися на аналізі впливу ТМТМ на регіональну стабільність і розробці стратегій для подолання інфраструктурних і безпекових викликів.

Ключові слова: Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, Україна, трансрегіоналізм, міжрегіональний хаб, дипломатія, геополітика.

The proposed study focuses on analyzing the role of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) as an instrument of economic security and geopolitical positioning for Ukraine. The authors assess Ukraine and its potential as a transit hub between Central Asia and Europe. The main objectives of the research include analyzing the structure and functioning of the TITR, assessing its economic and geopolitical advantages for Ukraine, outlining key challenges and prospects for the route's development, and formulating recommendations to strengthen Ukraine's position within the TITR framework. It is argued that, in geopolitical terms, the TITR can reinforce Ukraine's position as a renewed interregional hub between Europe and Asia by facilitating both its deeper integration with Euro-Atlantic structures and the creation of a diplomatic coalition in the Black Sea and Caspian regions. At the same time, a state functioning as an interregional hub should be understood as an actor with an independent and versatile foreign policy capable of integrating spaces between several geopolitical macro-regions through the development of transport, energy, information, and diplomatic infrastructure, thereby creating conditions for the transit of resources, goods, ideas, security initiatives, and cultural exchange. The conclusions emphasize that participation in the TITR will contribute to Ukraine's economic stability, increased transit revenues, and deeper integration into global markets. Geopolitically, it will strengthen Ukraine's position as a key player in the Eurasian region, facilitating its entry into new coalitions of states and structures. Further research should focus on analyzing the impact of the TITR on regional stability and developing strategies to overcome infrastructural and security challenges.

Key words: Trans-Caspian International Transport Route, Ukraine, transregionalism, interregional hub, diplomacy, geopolitics.

Постановка проблеми. В умовах сучасних геополітичних трансформацій транспортно-логістичні маршрути відіграють дедалі вагомішу роль у забезпеченні економічної безпеки, стабільності та політичного позиціонування держав світу. Повномасштабне збройне вторгнення

Росії в Україну наприкінці лютого 2022 року, а також санкції, накладені на країну-агресора, кардинально змінили архітектуру транспортно-логістичних зв'язків у Євразії. Традиційні маршрути через Росію втратили свою привабливість через політичні ризики та економічні обмеження,

що спонукало країни Центральної Азії, Кавказу та Європи шукати альтернативні шляхи для забезпечення безперервних торговельних потоків. У цьому контексті Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ), відомий також як «Середній коридор», набуває стратегічного значення, з'єднуючи країни Центральної Азії з Європою через Каспійське море, Кавказ і Чорне море, обходячи територію Росії.

Виключення російського сектора з логістичного ланцюжка відкрило нові можливості для України та країн Центральної Азії посилити свої позиції як транзитних хабів між умовними Сходом і Заходом. Для України ТМТМ є не лише економічним інструментом, але й важливим елементом геополітичного позиціонування в умовах війни. Участь у маршруті дозволяє Україні диверсифікувати економічні зв'язки, зменшити залежність від російських транзитних шляхів, зміцнити співпрацю з країнами Центральної Азії, Кавказу та Європейського Союзу. У цьому контексті пропонуване дослідження зосереджується на аналізі ролі ТМТМ як інструменту економічної безпеки та геополітичного позиціонування України, а також оцінці її потенціалу як транзитного хаба між Центральною Азією та Європою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ТМТМ, його економічні та геополітичні аспекти, а також роль України в зазначеному інтеграційному проєкті досліджувалися в працях таких учених, як: Гольцов А. [1], Данелія С. [2], Ельдем Т. [3], Кегенбеков Ж., Гамідова Ю. та Бектурова Д. [4], Кендердін Т. та Буцький П. [5], Корнійко Я., Валявська Н., Міхеев О. [6], Медеубаєва Ж., Таштемханова Р. та Тугасєв А. [7], Папава В. [8], Урчуло К. [9] та ін. Основна увага в цих дослідженнях приділялася економічним і логістичним аспектам маршруту, зокрема інвестиціям в інфраструктуру, тарифній політиці та ролі регіональних гравців. Проте недостатньо уваги було приділено аналізу ТМТМ як інструменту економічної безпеки України в умовах російсько-української війни, а також оцінці її ролі як транзитного хаба між Центральною Азією та Європою. Ця прогалина визначає **актуальність даного дослідження**, яке спрямоване на аналіз можливостей і викликів для України в рамках ТМТМ.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження ролі Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту як інструменту забезпечення економічної безпеки та геополітичного позиціонування України в умовах війни та після її завершення, а також оцінка потенціалу держави як ключового «міжрегіонального хабу» між Центральною Азією та Європою. Основні завдання включають: аналіз структури та функціонування ТМТМ, оцінку економічних і геополітичних переваг для

України, окреслення ключових викликів і перспектив розвитку маршруту, а також формулювання рекомендацій для посилення позицій України в рамках ТМТМ.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ), або «Середній коридор», є мультимодальним транспортним коридором, що з'єднує Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузію, Туреччину та країни Європи через Каспійське море, Кавказ і Чорне море. Маршрут розглядається як альтернатива «північному коридору» Трансазійської залізниці та морським перевезенням через Суецький канал, забезпечуючи вантажні перевезення за віссю «Китай – Європа» поза територією Росії. ТМТМ включає залізничні, автомобільні та морські перевезення, що забезпечує його гнучкість і адаптивність до змін у попиті, сезонних збоїв і геополітичних факторів. Основними вузловими пунктами маршруту є порти Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), Поті та Батумі (Грузія), а також Одеський морський порт і порт «Чорноморськ» в Україні, які відіграють ключову роль у забезпеченні морської гілки маршруту.

ТМТМ є важливою частиною китайської ініціативи «Один пояс, один шлях», сприяючи тим самим економічній інтеграції Центральної Азії та Європи. Ідея маршруту зародилася в 1993 році в рамках програми Європейського Союзу TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), яка мала на меті створення транспортного коридору між Західною Європою та Центральною Азією через Чорне море, Кавказ і Каспійське море. У проєкті взяли участь Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан і Узбекистан. Після розпаду СРСР країни Центральної Азії та Кавказу шукали альтернативні шляхи для експорту енергоресурсів і товарів до Європи, що стало поштовхом для розвитку ТМТМ.

Новий імпульс ініціатива отримала в 2013 році завдяки китайській програмі «Один пояс, один шлях». У тому ж році було створено Координаційний комітет з розвитку ТМТМ за участю Казахстану, Азербайджану та Грузії, що забезпечило координацію інфраструктурних проєктів, тарифів і логістичних процедур. У 2015 році в Стамбулі було презентовано можливості маршруту для перевезень між Китаєм, Туреччиною та Європою, а також підкреслено його економічний потенціал, зокрема для контейнерних перевезень. У 2016 році підписано протокол про встановлення конкурентоспроможних пільгових тарифів, а також запущено перший тестовий потяг, який подолав шлях від Азії до Європи через Каспійське та Чорне моря, продемонструвавши функціональність маршруту.

Російсько-українська війна, що розпочалася в 2014 році та посилилася в 2022 році через повномасштабне вторгнення Росії, кардинально змінила архітектуру глобальних транспортних потоків. Санкції проти Росії та обмеження транзиту через її територію призвели до переорієнтації вантажопотоків на альтернативні маршрути, оскільки перевезення через територію агресора стали політично та економічно небажаними та, як наслідок, не вигідними. У цих умовах ТМТМ набув підвищеної привабливості як безпечний і стабільний маршрут, що забезпечує зв'язок між Азією та Європою.

Підвищена увага до ТМТМ спостерігається і з боку держав-членів ЄС. Європейський Союз розглядає ТМТМ як інструмент протидії впливу Росії та Китаю, інвестуючи в транспортну інфраструктуру регіону через Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) й Азійський банк розвитку (АБР). Ці інвестиції спрямовані на модернізацію портів, залізниць і логістичних центрів, а також на гармонізацію митних процедур для підвищення конкурентоспроможності маршруту. Для ЄС ТМТМ відповідає стратегії «Глобальні ворота», яка передбачає розвиток транспортних і енергетичних зв'язків для забезпечення сталого економічного зростання [10]. За даними Світового банку, до 2030 року ТМТМ може сприяти 30 % зростанню торгівлі між Китаєм і ЄС, а щорічні обсяги вантажних перевезень досягнуть 11 млн тонн [11].

Україна, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій портовій інфраструктурі, також відіграє ключову роль у ТМТМ, забезпечуючи вихід до європейських ринків через Чорне море. Її активна інтеграція в зазначений проект почалася в 2016 році, коли ПАТ «Укрзалізниця» приєдналося до Координаційного комітету з розвитку ТМТМ. Того ж року було підписано угоди з Грузією про організацію прямого залізнично-поромного сполучення між портами Чорноморськ, Батумі та Поті, а також з Туреччиною для розвитку мультимодальних перевезень у Чорному морі. У 2021 році «Укрзалізниця» брала участь у затвердженні тарифних ставок і прогнозів перевезень, демонструючи свою активну позицію в розвитку маршруту [12].

Сьогодні участь України у ТМТМ через використання морського коридору Чорним морем дозволяє державі частково диверсифікувати її експортні маршрути зерна, металів та інших товарів, через порти Туреччини, нейтралізуючи тим самим наслідки повного військового й адміністративного контролю РФ над усією акваторією Азовського моря. За оцінками окремих експертів (Т. Снайдер), у найближчій перспективі це дозволить втримувати рівень експортних доходів України, компенсуючи економічні втрати від воєнних дій [13].

У геополітичному плані ТМТМ може зміцнювати позиції України у якості оновленого міжрегіонального хабу між Європою та Азією, сприяючи як поглибленню її інтеграції з євроатлантичними структурами, так і створенню антиросійської дипломатичної коаліції в Чорноморському та Каспійському регіонах разом із Туреччиною, Азербайджаном, Грузією та Казахстаном.

У концептуальному плані така «державо-міжрегіональний хаб» повинна розумітися як суб'єкт із самостійною та універсальною зовнішньою політикою. Вона здатна інтегрувати простори між кількома геополітичними макрорегіонами (наприклад, Європою й Азією) шляхом розвитку транспортної, енергетичної, інформаційної та дипломатичної інфраструктури, створюючи при цьому умови для транзиту ресурсів, товарів, ідей, безпекових ініціатив та культурного обміну.

Основним зовнішньополітичним інструментом при цьому може виступати впровадження дипломатії «містка» (bridge diplomacy). Під останньою доцільно розуміти здатність виконувати роль посередника, комунікаційного провайдера та коопераційного каналу між політично, ідеологічно чи економічно віддаленими міжнародними акторами або ж цілими регіонами. Такий вид дипломатії поєднує елементи посередництва, багатовекторності, трансрегіональної експертизи, здатність інтегрувати власні політичні та економічні інтереси у процес взаємодії між протилежними сторонами. Фактично, мова може йти про інституційно та політично оформлений «міст», через який здійснюється міжрегіональний обмін, діалог, переговори або кооперація.

Виходячи з окреслених вище рис, основна спрямованість та завдання дипломатії «містка» повинні зводитись до:

1. Забезпечення статусу транзитної в міжрегіональному відношенні держави, через територію якої проходять критично важливі транспортні, енергетичні, цифрові чи фінансові шляхи.

2. Забезпечення ролі держави як «міжрегіонального посередника», що виступає майданчиком для міжнародних переговорів, хабом торгівлі, інвестицій, безпекової чи культурної взаємодії інших держав з різних регіонів.

3. Забезпечення реалізації так званої «гнучкої зовнішньої політики» держави як політики багатовекторної, що балансує поміж інтересами різних центрів сили, уникаючи при цьому прямого протистояння з ними.

Виходячи зі стратегічної мети відновлення (у повоєнний період) статусу України як регіональної середньої держави у межевому просторі Східної Європи, впровадження концепції

«міжрегіонального хабу», а також вдосконалення дипломатії «містка» вбачається доцільним і перспективним з огляду на потреби виконання наступних ключових завдань:

1. *Збереження за Україною статусу і потенціалу транзитної держави.* У цьому сенсі транзитність відображає не звичайну сукупність транспортно-логістичних можливостей, а виступає базовою структурною характеристикою, що визначає місце держави у регіональних та глобальних ланцюжках взаємозв'язків. Транзитний статус держави дозволяє останній контролювати рух ресурсів, товарів, енергоносіїв, інформації та технологічних потоків між різними регіонами та інтеграційними утвореннями. Відповідно, збереження та посилення транзитного статусу є одним із ключових елементів національної безпеки України, її економічного розвитку та геополітичної суб'єктності.

2. *Необхідність вдосконалення або побудови нової транспортно-енергетичної інфраструктури по лінії «Південь–Північ», а також формування на цій основі повноцінного в економічному та безпековому плані інтеграційного простору.* Російсько-українська війна значно обмежила східний напрям руху вантажів (з ЄС через РФ та Білорусь), а для України – зробило транзитну вісь «Захід–Схід» взагалі нефункціонуючою. У цій ситуації вісь «Південь–Північ» стає альтернативним коридором для України, що не перетинає території держав-агресорів. В умовах російської агресії, руйнування логістичних ланцюгів, блокади українських портів і загальної перебудови транспортних маршрутів, постає завдання не просто відновлення, а переформатування транспортної системи відповідно до нових геоekonomічних реалій.

Північно-південний коридор має також важливе оборонне значення. Інтеграція українських шляхів у мережі військової мобільності ЄС та країн Балтії створює гнучкі маршрути постачання техніки, озброєння та гуманітарних вантажів, що особливо актуально в умовах довготривалої війни. Він розширює обмеженість Чорноморському маршруту, який тимчасово залишається зононим ризиком через російські обстріли. У перспективі це дозволить Україні стати центральним елементом нової європейської інфраструктури безпеки.

3. *Необхідність перезапуску та поглиблення зв'язків і співробітництва з державами Центральної Азії з метою підвищення рівня їх дипломатичної підтримки України в умовах війни та після неї.* Впродовж тривалого часу цей напрям залишався периферійним для зовнішньополітичних пріоритетів України, що зумовило обмеженість інституційних каналів співпраці, недостатню глибину політичного діалогу та слабку економічну присутність. Геополітичні зміни останніх років, зокрема пере-

групування сил у Євразії, зростання стратегічної самостійності країн зазначеного регіону та їх поступове дистанціювання від російського впливу, формують нові можливості для України. Україна може відігравати роль альтернативного партнера, який не претендує на домінування, але пропонує взаємовигідну кооперацію, технологічні рішення та безпековий діалог. Поглиблення співробітництва з країнами Центральної Азії дозволяє Україні інтегруватися у більш широкий євразійський простір, не порушуючи при цьому власних євроатлантичних пріоритетів.

Загалом активізація зв'язків України з країнами Центральної Азії відповідає логіці розширення її зовнішньополітичної стійкості, що передбачає створення широкої мережі партнерств за межами традиційних інтеграційних платформ. Це дозволяє державі мінімізувати ризики зовнішньополітичної ізоляції, підвищує варіативність її дипломатичних стратегій, зміцнює національну безпеку шляхом диверсифікації напрямів міжнародної співпраці.

Попри значний потенціал, Україна все ж стикається з низкою викликів, які ускладнюють її інтеграцію в ТМТМ. По-перше, застаріла транспортна інфраструктура, зокрема залізничні колії та портові термінали, потребують модернізації. Дана проблема ще більше посилюється внаслідок воєнних дій на території України. За оцінками Світового банку, внаслідок російської агресії транспортний сектор України станом на кінець 2024 року потребував близько 78 млрд дол. на відбудову й відновлення [14]. По-друге, фінансування залишається обмеженим через економічні наслідки війни та залежність від міжнародної допомоги. По-третє, воєнні ризики, зокрема загрози для безпеки в Чорному морі, знижують привабливість України як транзитного хаба.

Для реалізації потенціалу України в рамках Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, необхідно модернізувати інфраструктуру, зокрема оновити залізничні колії, модернізувати порти Одеси та Чорноморська, а також закупити сучасний рухомий склад для підвищення пропускної здатності та скорочення часу доставки вантажів. Важливим кроком є гармонізація митного та транспортного законодавства з нормами ЄС для спрощення процедур і підвищення конкурентоспроможності маршруту. Крім того, слід активізувати співпрацю з ЄС, ЄБРР і АБР для залучення інвестицій у фінансування інфраструктурних проєктів та інтеграції транспортної мережі до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Також необхідно впровадити цифрові технології для оптимізації логістичних процесів і підвищення прозорості транзитних операцій.

Участь у ТМТМ дозволяє Україні не лише диверсифікувати економічні зв'язки, але й поси-

лити свою роль у регіональній і глобальній політиці. Співпраця з країнами Центральної Азії, Кавказу та ЄС створює основу для багатовекторної зовнішньої політики, дозволяючи Україні балансувати між інтересами ЄС, США та Китаю. ТМТМ також сприяє економічній стабільності, забезпечуючи альтернативні маршрути для експорту в умовах воєнної нестабільності, зміцнює позиції України як надійного партнера в міжнародній логістиці.

Висновки. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут є стратегічно важливим інструментом для забезпечення економічної безпеки та геополітичного позиціонування України в умовах сучасних викликів. Російсько-українська війна зумовила гостру потребу диверсифікації транспортних шляхів, і ТМТМ пропонує Україні унікальну можливість стати ключовим транзитним хабом між Центральною Азією та Європою. Завдяки вигідному географічному положенню, розвиненій портовій інфраструктурі та активній участі в міжнародних ініціативах, таких як TRACECA та «Один пояс, один шлях», Україна має значний потенціал для власної участі в проєктах ТМТМ.

Перспективи України в ТМТМ пов'язані з модернізацією транспортної інфраструктури, гармонізацією законодавства з нормами ЄС, цифровізацією логістичних процесів і залученням міжнародних інвестицій. Міжнародна підтримка від ЄС, Світового банку, ЄБРР і країн Центральної Азії може прискорити ці процеси, забезпечуючи фінансування та технічну допомогу. Водночас виклики, пов'язані з воєнними ризиками, застарілою інфраструктурою та обмеженим фінансуванням, потребують комплексного підходу та активної співпраці з міжнародними партнерами.

Участь у ТМТМ сприятиме економічній стабільності України, зростанню доходів від транзиту та інтеграції в глобальні ринки. Геополітично це зміцнить позиції України як ключового гравця в Євразійському регіоні, сприяючи формуванню антиросійської коаліції й не перешкоджаючи інтеграції до євроатлантичних структур. **Подальші дослідження** мають зосередитися на аналізі впливу ТМТМ на регіональну стабільність і розробці стратегій для подолання інфраструктурних і безпекових викликів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Гольцов А. Сучасна геостратегія Китаю у Центральній Азії. *Вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. Серія «Політологія. Соціологія. Право». 2024. № 3(63). С. 35–40.
2. Danelia S. The Middle Corridor in current geopolitical turbulence. *Canadian Journal of Research, Society and Development*. 2024. 1(2), P. 2–9.
3. Eldem T. Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity: Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik -SWP- *Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit*, 2022. 7 p.
4. Kegenbekov Zh., Gamidova Y., Bekturova D. Problems and Prospects of the Trans-Caspian International Transport Route. *KazATC Bulletin*. 132(3). P. 149–157.
5. Kenderdine T., Bucsky P. Middle corridor – policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. *ADB Working Paper Series*, No. 1268, 2021. 28 p.
6. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеев О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. № 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.
7. Медеубаєва Ж., Таштемханова Р., Тугаєв А. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут: нові можливості для діалогу та співпраці. *Геополітика України: історія і сучасність*. 2023. №1(30). С. 78–86.
8. Papava V. Transport Corridors of Central Asia – Facing the Challenges of Confrontational Globalization. *Georgian Foundation for Strategic and International Studies*. 2025. 11 p.
9. Urciuolo L., The Middle Corridor Initiative – Where Europe and Asia Meet. *European Institute for Asian Studies*. Paper No 1. 2024. 17 p.
10. Tagliapietra S. The Global Gateway: an overview. *The Wilson Center*. August 2022. 17 p.
11. Транскаспійський транспортний маршрут збільшив обсяг вантажоперевезень на 86% у 2023 році. *Shipping Судноплавство*. 25 січня 2024 року. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/transkaspiskyj-transportnyj-marshrut-zbilshyv-obsyag-vantazhoperevezen-na-86-u-2023-roczii/> (дата звернення: 30.10.2025).
12. УЗ та члени Транскаспійського транспортного маршруту мають намір виробити його загальну стратегію розвитку. *Центр транспортних стратегій*. 5 серпня 2021. URL: https://cfts.org.ua/news/2021/08/05/uz_i_chleny_transkaspiskogo_mezhdunarodnogo_transportnogo_marshruta_namereny_vyrabotat_ego_obschuyu_strategiyu_razvitiya_66110 (дата звернення: 30.10.2025).
13. Trade War in the Black Sea: 2023 in Review. *Centre for Transport Strategies*. 29 January 2024. URL: https://en.cfts.org.ua/experts_cts/trade_war_in_the_black_sea_2023_in_review?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 1.11.2025).
14. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released. *World Bank Group*. February 25, 2025. URL: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 5.11.2025).

15. Modebadze V. Geopolitical Function and Purpose of the Middle Corridor: Transcontinental Trade-economic Corridor Between Europe and Asia. *Journal of Liberty and International Affairs*. 2021. 6(3). P. 102–110.

16. Белашов Є. Міжнародні транспортні проєкти як стратегічний чинник розвитку залізничного транспорту України. *Центр економічних і соціальних досліджень, НИСД*. 2024. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-06/transportni-proekty.pdf> (дата звернення: 7.11.2025).

17. Ahmadzada Sh. Ukraine War Fuels Resurgence of Modern “Silk Road”. *Carnegie Politika*. June 10, 2024. URL: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/06/silk-road-war-ukraine?lang=en> (дата звернення: 8.11.2025).

18. Valansi K. Why the Middle Corridor matters amid a geopolitical resorting. *Atlantic Council*. June 2, 2025. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/> (дата звернення: 10.11.2025).

19. Сапсай А.П. Європеїзація «сусідів сусідів»: місце Європи в інтеграційних пріоритетах країн Центральної Азії. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2011. Випуск 103 (Частина II). С. 43–47.

Дата першого надходження рукопису до видання: 20.11.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 11.12.2025

Дата публікації: 31.12.2025