

ТРАНСКАСПІЙСЬКИЙ МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ МАРШРУТ ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ КОРИДОР ДЛЯ УКРАЇНИ

©2026 ЛЕЖЕПЬОКОВА В. Г., СОЛЯКОВ В. В.

УДК 339.5:656.025
JEL: F14; F15; R41

Лежєпєкова В. Г., Соляков В. В. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут як перспективний логістичний коридор для України

У статті досліджується значення Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) як перспективного логістичного коридору для України. Окреслено етапи інституційної інтеграції АТ «Укрзалізниця» до Міжнародної асоціації ТМТМ. Проаналізовано сучасний стан маршруту, його переваги та обмеження, а також перспективи розвитку транзитних перевезень. Визначено фактори посилення стратегічної значущості маршруту в сучасних геополітичних умовах. Особлива увага приділена ролі ТМТМ у забезпеченні транспортної безпеки, скороченні часу доставки та зменшенні залежності від традиційних маршрутів через росію та Суецький канал. Проведено аналіз динаміки (2019–2025 рр.) вантажних і контейнерних перевезень через ТМТМ, який засвідчив стрімке зростання обсягів транзиту, особливо після 2022 року, що підтверджує переорієнтацію світових логістичних потоків. На основі статистичних даних зовнішньої торгівлі з країнами – учасницями ініціативи (Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузія) виявлено позитивні тенденції в посиленні торговельних позицій України. За допомогою SWOT-аналізу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту для України ідентифіковано ключові фактори впливу на ефективність маршруту: від переваг швидкості та транспортної безпеки до викликів мультимодальності, інфраструктурних обмежень і технічних розбіжностей у ширині залізничної колії. Розглянуто можливості для України в контексті глобальної логістики, а саме: перетворенні України на стратегічний транзитний хаб між Азією та ЄС, що стимулює модернізацію інфраструктури та поглиблення співпраці з країнами Кавказу та Центральної Азії. Проте ці перспективи обмежені серйозними загрозами. Серед них – безпосередні воєнні ризики для інфраструктури, конкуренція з боку альтернативних коридорів та постійний тиск агресора. Зроблено висновок, що ефективна участь України у ТМТМ сприятиме посиленню геополітичної позиції та дозволить Україні перетворитися з транзитної зони на ключовий логістичний хаб, що забезпечить сталу інтеграцію вітчизняної економіки у глобальні ланцюги постачання між Європою та Азією.

Ключові слова: Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут; міжнародна логістика; зовнішня торгівля; мультимодальні перевезення.

Рис.: 5. Табл.: 2. Бібл.: 15.

Лежєпєкова Вікторія Геннадіївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри світової економіки, Державний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

E-mail: v.lezhepokova@knute.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4253-6885>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/N-2037-2016>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57216780593>

Соляков Владислав Вікторович – магістр кафедри світової економіки, Державний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

E-mail: v.soliakov_fmtp_1m_25_m_z@knute.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-8156-3575>

UDC 339.5:656.025
JEL: F14; F15; R41

Lezhepokova V. H., Soliakov V. V. The Trans-Caspian International Transport Route as a Promising Logistics Corridor for Ukraine

The article examines the significance of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) as a promising logistics corridor for Ukraine. The stages of institutional integration of JSC "Ukrzaliznytsia" into the International Association of the TITR are outlined. The current state of the route, its advantages and limitations, as well as the prospects for the development of transit transportation are analyzed. The factors strengthening the strategic importance of the route under current geopolitical conditions are identified. Particular attention is paid to the role of the TITR in ensuring transport security, reducing delivery times, and decreasing dependence on traditional routes through Russia and the Suez Canal. An analysis of the dynamics (2019–2025) of freight and container transportation through the TITR is conducted, revealing rapid growth in transit volumes, particularly after 2022, which confirms the reorientation of global logistics flows. Based on statistical data on foreign trade with the initiative's member countries (China, Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia), positive trends in strengthening Ukraine's trade positions have been identified. Through a SWOT analysis of the Trans-Caspian International Transport Route for Ukraine, key factors influencing the route's effectiveness are identified: from the advantages of speed and transport security to the challenges of multimodality, infrastructure limitations, and technical discrepancies in railway gauge width. Opportunities for Ukraine in the context of global logistics are considered, namely: transforming Ukraine into a strategic transit hub between Asia and the EU, stimulating infrastructure modernization and deepening cooperation with the countries of the Caucasus and Central Asia. However, these prospects are constrained by serious threats, including direct military risks to infrastructure, competition from alternative corridors, and constant pressure on the side of the aggressor. It is concluded that Ukraine's efficient participation in the TITR will contribute to strengthening its geopolitical position and enable Ukraine to transform from a transit zone into a key logistics hub, ensuring the sustainable integration of the domestic economy into global supply chains between Europe and Asia.

Keywords: Trans-Caspian International Transport Route; international logistics; foreign trade; multimodal transportation.

Fig.: 5. Tabl.: 2. Bibl.: 15.

Lezhepokova Viktoriia H. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of World Economy, State University of Trade and Economics (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)
E-mail: v.lezhepokova@knute.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4253-6885>
Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/N-2037-2016>
Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorid=57216780593>
Soliakov Vladyslav V. – Master of the Department of World Economy, State University of Trade and Economics (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)
E-mail: v.soliakov_fmtp_1m_25_m_z@knute.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-8156-3575>

Актуальність дослідження Транскаспійсько-го міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) зумовлена сучасними геополітичними викликами, пов'язаними з війною в Україні та обмеженим доступом до традиційних транспортних коридорів. У цих умовах розвиток альтернативних маршрутів набуває стратегічного значення для забезпечення стабільності зовнішньої торгівлі. Сучасні дослідження у сфері міжнародної логістики підкреслюють роль середнього коридору як перспективного напрямку перевезень між Азією та Європою, однак його практичне значення для України потребує додаткового аналізу.

Аналіз публікацій. Останніми роками сухопутні торговельні маршрути між Азією та Європою зазнали низки збоїв у транзиті товарів від закриття портів і перевантаження через COVID-19 до різних санкцій, запроваджених Заходом проти росії через її війну проти України. Крім того, ЄС запровадив заборону на транзит санкційних товарів, включно з товарами подвійного призначення та військовою продукцією, через територію росії до третіх країн. Це зробило перевезення товарів через росію небезпечним. Запровадження торговельних тарифів для багатьох країн президентом США Дональдом Трампом 2 квітня 2025 року також сприяли зростанню взаємної торгівлі між Європою та Азією.

Таким чином, існує нагальна потреба для вантажовідправників знайти альтернативний маршрут, який дозволить безпечно та з меншими витратами транспортувати товари. Таким маршрутом може бути Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ), або «Середній коридор». Цей маршрут забезпечує доступ до глобальних ринків для країн Центральної Азії та Кавказу, а також є важливою альтернативою для перевізників з Європи та Китаю, дозволяючи диверсифікувати торговельні шляхи та підвищити економічну стійкість шляхом зменшення залежності від маршрутів через росію [1–4].

Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ) виступає важливим елементом китайських інтеграційних ініціатив, забез-

печуючи поглиблення економічних зв'язків між країнами Центральної Азії та Європи. Його формування бере початок у 1993 році, коли в межах програми ЄС TRACECA (*Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia*) було запропоновано створення транспортного коридору, що поєднує Західну Європу з державами Центральної Азії через акваторії Чорного та Каспійського морів, а також Кавказький регіон. У реалізації цього проекту взяли участь такі країни, як Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан і Узбекистан.

Новий етап активізації розвитку ТМТМ розпочався у 2013 році під впливом китайської ініціативи «Один пояс, один шлях». У цей період було сформовано Координаційний комітет за участю Казахстану, Азербайджану та Грузії, що сприяло кращій координації інфраструктурних проектів, узгодженню тарифної політики та оптимізації логістичних процесів. У 2015 році в Стамбулі відбулася презентація потенціалу маршруту для організації перевезень між Китаєм, Туреччиною та країнами Європи, що підкреслило його значення, зокрема у сфері контейнерних перевезень. Наступного року сторони уклали протокол щодо впровадження конкурентних пільгових тарифів, а також здійснили запуск першого тестового поїзда, який успішно пройшов маршрут з Азії до Європи через Каспійське та Чорне моря, підтвердивши практичну ефективність цього транспортного коридору [5].

Інтерес до ТМТМ з боку держав ЄС поступово посилюється, що супроводжується активним вкладенням коштів у розвиток транспортної інфраструктури регіону. Цей маршрут розглядається як один із ключових інструментів зниження впливу росії на міжнародні логістичні потоки. Основна мета таких інвестицій полягає в диверсифікації торговельних шляхів і скороченні залежності від напрямків, що перебувають під російським контролем, зокрема у сферах енергетичного транзиту та перевезення вантажів. Вагомий внесок у фінансове забезпечення розвитку «Середнього коридору»

здійснюють Європейський банк реконструкції та розвитку та Азійський банк розвитку. Інвестиції спрямовуються на електрифікацію залізничних ліній, оновлення інтермодальних логістичних центрів і підвищення рівня автоматизації портової інфраструктури відповідно до зростаючих обсягів торгівлі. Крім того, налагоджується співпраця з такими міжнародними фінансовими інституціями, як Світовий банк та Європейський інвестиційний банк, з метою подолання дефіциту фінансування. За прогнозами Світового банку, до 2030 року функціонування ТМТМ може забезпечити збільшення товарообігу між Китаєм і ЄС приблизно на 30%, а річний обсяг перевезень здатен досягти 11 млн тонн [6].

Мета статті полягає в комплексному аналізі ТМТМ як перспективного логістичного коридору та визначенні його переваг, ризиків і можливостей для України.

Виклад основного матеріалу. У 2016 році АТ «Укрзалізниця» стало учасником Координаційного комітету Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) та уклало відповідні домовленості із залізничними операторами Грузії й Азербайджану щодо розвитку залізнично-поромного та мультимодального сполучення. З цього часу Україна послідовно інтегрується в систему ТМТМ, використовуючи потенціал власних портів і залізничної мережі. Починаючи з 2018 року, коли АТ «Укрзалізниця» приєдналося до Міжнародної асоціації ТМТМ, компанія забезпечує вихід маршруту до акваторії Чорного моря, звідки вантажі транспортуються до країн Європейського Союзу, сприяючи розвитку мультимодальних перевезень і

зміцненню конкурентних позицій коридору. У 2021 році підприємство також активно долучалося до формування тарифної політики та прогнозування обсягів перевезень, що свідчить про його зацікавленість у подальшому розширенні та ефективному функціонуванні маршруту [7].

Наразі залучення України до ТМТМ із використанням чорноморського напрямку відкриває можливості для часткової диверсифікації експорту зернових, металургійної продукції та інших товарів. Зокрема, важливу роль відіграє використання портової інфраструктури Туреччини, що дає змогу знизити негативний вплив повного військового й адміністративного контролю РФ над Азовським морем. На думку окремих експертів, серед яких Т. Снайдер, у короткостроковій перспективі це може сприяти підтриманню експортних надходжень України та частково компенсувати економічні втрати, спричинені війною [5].

ТМТМ, який стартує з Китаю, проходить через території Казахстану, Каспійське море, Азербайджан, Грузію та Туреччину, після чого прямує до європейських країн, зокрема Румунії, Польщі та України. Після 2022 року маршрут також включає Литву та Болгарію (рис. 1) [6].

Маршрут включає близько 10 тисяч кілометрів залізничних колій, 10 морських портів та приблизно 70 тисяч одиниць рухомого складу. За оцінками казахської сторони, потенційні обсяги перевезень можуть досягати 10 млн тонн вантажів та до 200 тис. контейнерів щорічно [9].



Рис. 1. Карта Транскаспійського транспортного маршруту

Джерело: [8].

Динаміку вантажних перевезень через ТМТМ у межах ініціативи КНР «Один пояс, один шлях» протягом 2019–2025 рр. представлено на *рис. 2*.

Цей маршрут є дорожчим, ніж перевезення морським транспортом, але він потребує менше часу (10–15 діб проти 30–45 діб) [10].

Обсяги перевезених ТМТМ вантажів відносно 2019 р. у 2025 р. зросли на 15%, і це попри війну в Україні. Після падіння у 2019–2021 роках спостерігається різке зростання з 2022 р., що свідчить про активізацію маршруту.

На *рис. 3* представлена динаміка контейнерних перевезень ТМТМ протягом 2019–2025 років.

Загалом спостерігається сильне зростання, особливо після 2023 р., – майже трикратне збільшення за 2 роки.

Обидва графіки демонструють стрімкий розвиток ТМТМ після 2021 р. Це підтверджує, що маршрут дедалі більше стає важливою альтернативою традиційним шляхам через росію та Суецький канал.

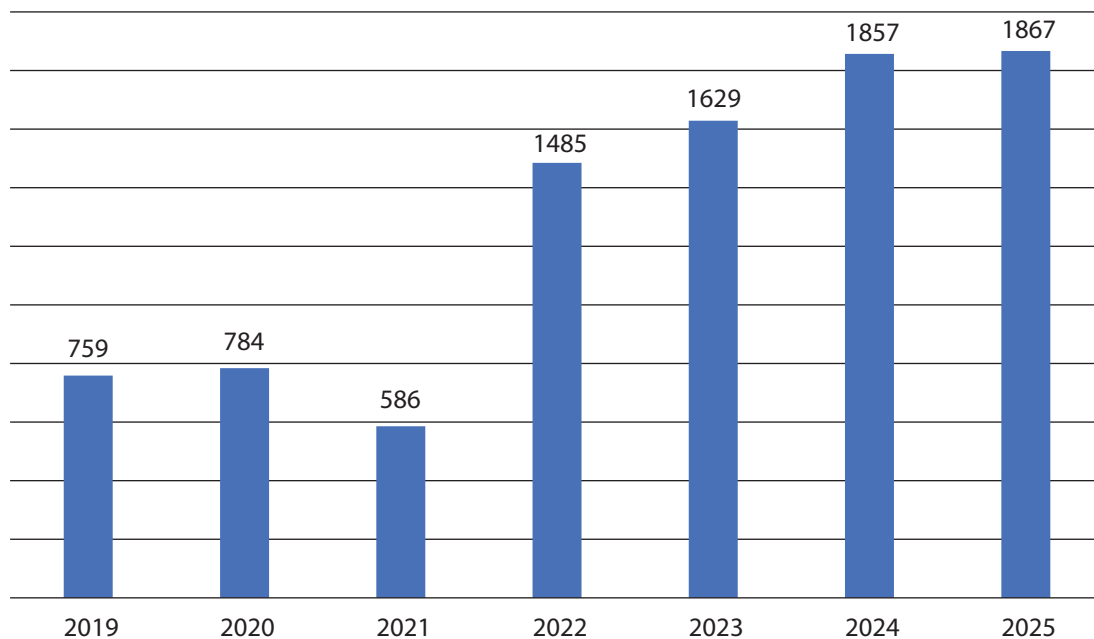


Рис. 2. Динаміка обсягу перевезень через ТМТМ, тис. т (2019–2025 рр.)

Джерело: [8].

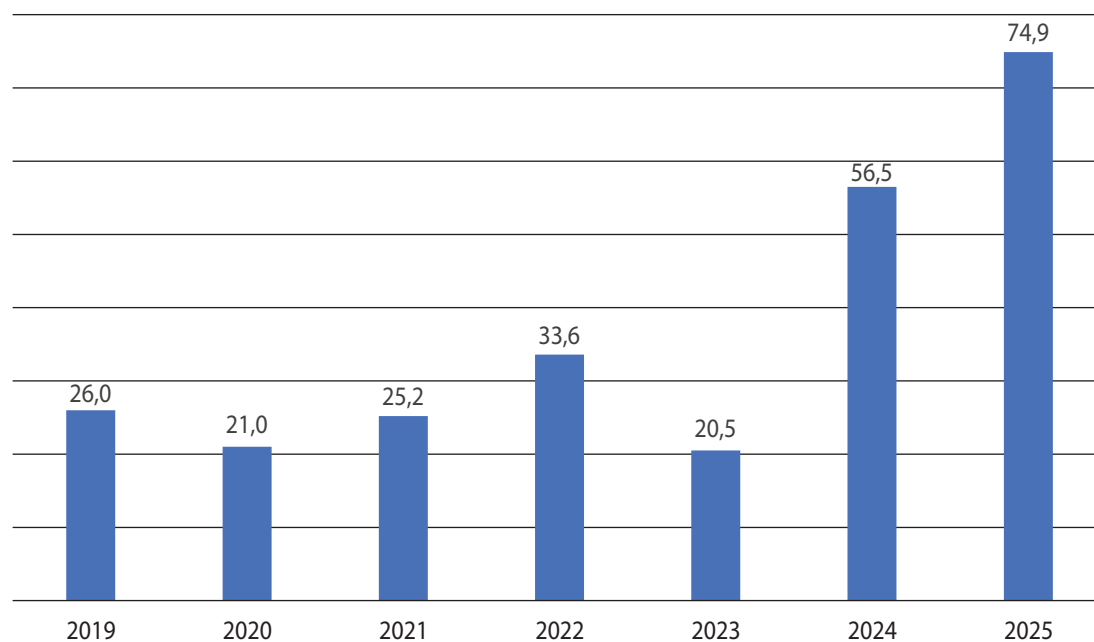


Рис. 3. Контейнерні перевезення через ТМТМ, тис. TEU (2019–2025 рр.)

Джерело: [8].

Динаміку зовнішньої торгівлі України з країнами – учасницями ініціативи Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту протягом 2023–2025 років представлено в *табл. 1*, де показники імпорту та експорту використано як узагальнену характеристику інтенсивності товарних потоків між країнами.

Аналіз *табл. 1* показує, що імпорт з Китаю суттєво зростає, тоді як експорт до нього скорочується. Водночас у торгівлі з Казахстаном, Азербайджаном і Грузією спостерігається більш позитивна динаміка: експорт поступово зростає, а імпорт зменшується або залишається стабільним. Це свідчить про покращення торговельних позицій України з цими країнами та посилення їх ролі в межах Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту в зовнішньоекономічних зв'язках.

морської транспортної інфраструктури, зокрема перевалки контейнерів в українських портах, що відображає інтенсивність міжнародних логістичних потоків. Відповідні показники за 2021–2025 рр. наведено на *рис. 5*.

Аналіз даних *рис. 5* свідчить про різке скорочення обсягів перевалки контейнерів у 2022 р. порівняно з 2021 р., що було зумовлено порушенням роботи морських портів та логістичних ланцюгів. У 2023 р. обсяги залишаються на низькому рівні, що підтверджує тривалий кризовий період. Водночас у 2024 р. спостерігається поступове відновлення, а у 2025 р. – більш суттєве зростання, до 215,7 тис. TEU, що свідчить про активізацію контейнерних перевезень та адаптацію портової інфраструктури до нових умов. Проте навіть попри позитивну динаміку, сучасні показники залишаються значно нижчими за довоєнний рівень, адже у 2021 р. обсяг перевалки перевищував 1 млн TEU.

Таблиця 1

Зовнішня торгівля України з країнами – учасницями ініціативи ТМТМ протягом 2023–2025 рр., тис. дол. США

Країна	2023		2024		2025	
	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт
Китай	10 442	2 406	14 364	2 394	19 227	1 818
Казахстан	266	265	120	292	77	323
Азербайджан	275	196	274	217	278	233
Грузія	138	237	96	242	96	290

Джерело: складено за [11].

Динаміка вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» протягом 2021–2025 рр., представлена на *рис. 4*, демонструє результативність заходів компанії, спрямованих на нарощування обсягів перевезень у воєнних умовах, а також підкреслює важливість своєчасної підтримки України з боку міжнародних партнерів.

Аналіз загальних обсягів вантажних перевезень показує різке скорочення у 2022 р., що стало найбільшим падінням залізничних перевезень порівняно з 2021 р. У 2023 р. негативна тенденція зберігається, що свідчить про тривалі наслідки кризових факторів [13]. Водночас у 2024 р. спостерігається відновлення обсягів до 174,93 млн т, а у 2025 р. – незначне зниження до 161,31 млн т, що загалом вказує на поступове стабілізування галузі. Стабільність у 2024–2025 рр. забезпечується завдяки функціонуванню Українського морського коридору, який дозволяє нарощувати обсяги залізничних перевезень українських товарів на зовнішні ринки через порти Великої Одеси.

Після аналізу динаміки залізничних вантажних перевезень доцільно перейти до оцінки роботи

Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут – це найкоротший маршрут, що з'єднує Європу та Південно-Східну Азію. Його довжина на 3 тис. км коротше Північного коридору та майже в 3 рази коротше Південного морського коридору. Це створює хороший потенціал для скорочення термінів доставки вантажів, збільшення середньої швидкості та зниження транспортних витрат. Коридор проходить через мирні країни та в основному на рівній місцевості з низькою щільністю населення, що значно знижує вартість будівництва та його подальшого розширення в багатьох разів, через що і було проведено SWOT-аналіз (*табл. 2*).

SWOT-аналіз Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту для України показує, що, попри сильні сторони у вигляді швидкості та безпеки, маршрут залишається вразливим через високу вартість мультимодальності та військові загрози в Чорному морі. Ключем до реалізації потенціалу є модернізація залізничної інфраструктури (перехід на євроколію) та цифровізація митних процесів за підтримки інвестицій ЄС. За умови

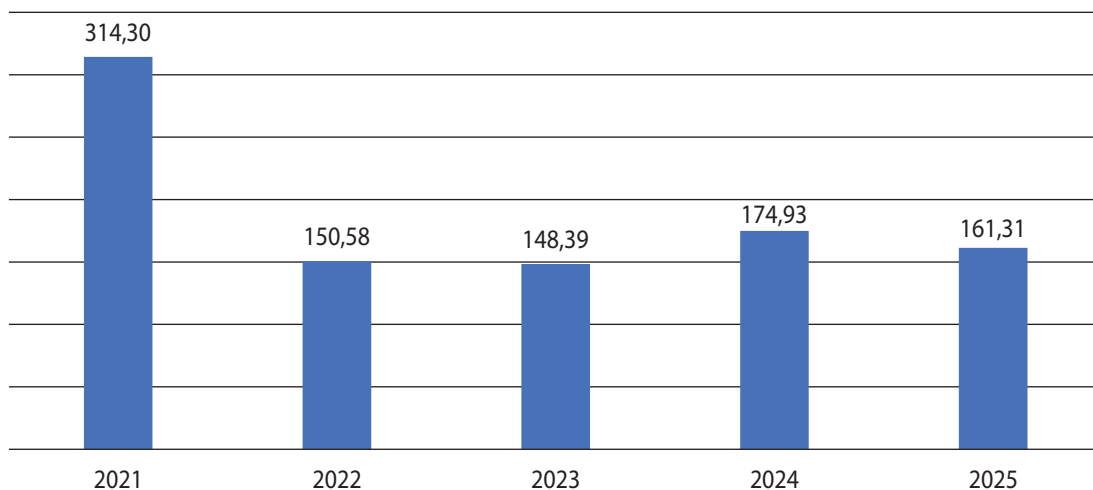


Рис. 4. Динаміка вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», млн т (2021–2025 рр.)

Джерело: складено за [12].

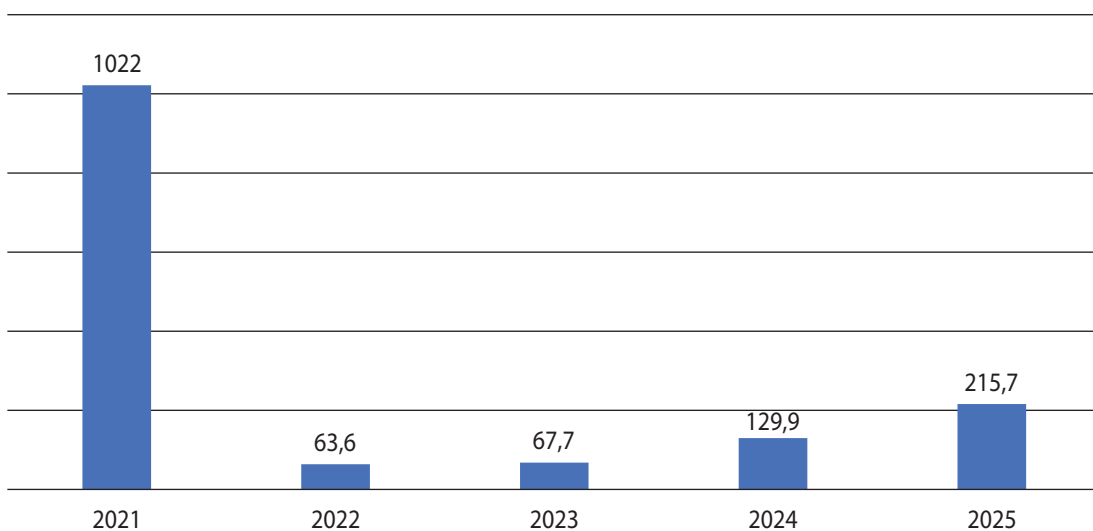


Рис. 5. Перевалка контейнерів в українських портах, тис. TEU (2021–2025 рр.)

Джерело: складено за [14].

успішного подолання «вузьких місць» Україна має шанс трансформуватися з транзитної зони на ключовий логістичний хаб між Центральною Азією та Європою.

Ця стратегічна значущість маршруту лише посилилася в сучасних геополітичних умовах. Спільний американо-ізраїльський конфлікт проти Ірану спонукав ТМТМ стати ще більш важливим маршрутом для переміщення вантажів, особливо якщо затока та інші регіональні транзитні маршрути продовжують порушуватися бойовими діями. «Середній коридор» став більше, ніж просто важливим транзитним маршрутом. Він також функціонував як гуманітарний коридор. Оскільки регіональні аеропорти періодично закривалися через атаки безпілотників та ракет, а також враховуючи комерційний повітряний рух навколо зони конфлікту в Ірані, сусідні країни відіграли життє-

во важливу роль. Вірменія, Азербайджан та Туркменістан, які межують з Іраном і пов'язані з більш широким коридором, сприяли евакуації іноземних громадян. Тисячі цивільних осіб уже пройшли транзитом через ці країни, щоб дістатися до безпеки, і багато інших можуть піти за ними, якщо бойові дії триватимуть [15].

Перспективи Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту для України в післявоєнний період:

1. Розвиток портової інфраструктури та мультимодальних вузлів. Інтеграція в «Середній коридор» стимулюватиме масштабну модернізацію українських морських портів та будівництво сучасних «сухих портів» на заході країни. Це перетворить Україну не просто на транзитну зону, а на потужний хаб, де відбуватиметься перевалка,

SWOT-аналіз Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту для України в сучасних умовах

Сильні сторони	Слабкі сторони
• Альтернативний маршрут між Азією та Європою в обхід території РФ, що підвищує транспортну безпеку та незалежність. • Скорочення термінів доставки порівняно з морським шляхом через Суецький канал (у середньому 15–20 днів до кордонів ЄС). • Зростання товарообігу з країнами Центральної Азії, Кавказу та Китаєм. • Потенціал залучення інвестицій ЄС (зокрема в рамках ініціативи Global Gateway). • Наявність чинних договорів про наскрізні тарифні ставки та досвід використання цифрових накладних	• Мультиmodalний характер перевезень (залізниця + море), що збільшує витрати, час і ризики. • Наявність «вузьких місць» інфраструктури, зокрема портів та залізниць, які потребують модернізації. • Різна ширина залізничної колії (1520 мм проти 1435 мм у ЄС), що ускладнює перевантаження вантажів і збільшує логістичні витрати. • Обмеження Каспійського моря (погодні умови, глибини, обмежена кількість суден). • Висока собівартість порівняно з прямими сухопутними маршрутами через РФ (до 2022 р.)
Можливості	Загрози
• Перерозподіл світових логістичних потоків після 2022 р. на користь альтернативних маршрутів. • Зростання попиту на безпечні транспортні коридори між Європою та Азією. • Розвиток портової та залізничної інфраструктури України як частини міжнародних ланцюгів постачання. • Посилення ролі України як транзитного хабу між Європою та Азією. • Розширення співпраці з країнами Кавказу та Центральної Азії	• Військові ризики для інфраструктури України (обстріли портів, мінування морських шляхів). • Конкуренція з альтернативними маршрутами (через Туреччину або інші шляхи без участі України). • Потенційний тиск з боку РФ через конкуренцію транспортних маршрутів. • Вплив зовнішніх факторів (санкції, торговельні війни, глобальні кризи). • Недостатній рівень внутрішньої інфраструктури та логістичної координації в Україні, що може обмежувати ефективність ТМТМ

Джерело: складено авторами.

сортуння та додавання вартості товарам, що рухаються між Азією та Європейським Союзом, залучаючи іноземні інвестиції у транспортну галузь.

2. Синхронізація з європейськими транспортними коридорами (TEN-T). Транскаспійський маршрут слугуватиме природним продовженням загальноєвропейської транспортної мережі TEN-T на схід. Для післявоєнної України це означає можливість глибшої інтеграції в логістичну систему ЄС, адаптацію технічних стандартів залізниць та митних процедур до європейських вимог, що прискорить рух вантажів і зробить український напрямок привабливим для глобальних логістичних операторів.

3. Посилення геополітичної ролі України в Чорноморському регіоні. Активна участь у ТМТМ зміцнює суб'єктність України як ключового партнера у стратегічному трикутнику «Балтія – Чорне море – Каспій». Це сприяє формуванню нових оборонних та економічних альянсів з країнами Балтії, Кавказу та Центральної Азії, що зменшує геополітичну ізоляцію регіону та створює спільний простір безпеки, де стабільність транспортних потоків є гарантом колективного економічного процвітання.

Реалізація цих перспектив дозволить Україні не лише відновити втрачені логістичні ланцюги, а й посісти стратегічне місце в новій системі глобальних торговельних шляхів між Європою та Азією.

ВИСНОВКИ

Отже, Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут для вантажовідправників і перевізників використовується для швидкої та безпечної доставки товарів між Європою та Азією. Це привело до швидкого збільшення вантажопотоків, особливо транзиту, по цьому маршруту.

Значення Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) для України буде постійно зростати на тлі російсько-української війни, оскільки маршрут надає країні можливість стати важливим транзитним хабом між Центральною Азією та Європою. Участь у середньому транспортному коридорі сприятиме стабілізації економіки, збільшенню доходів від транзиту та поглибленню інтеграції України у світові ринки. Крім того, активна роль у ТМТМ посилює геополітичні позиції України, підкреслюючи її значення як ключового учасника євразійських транспортних і економічних процесів, а також відкриває додаткові перспективи

для розвитку мультимодальних перевезень і міжнародного логістичного співробітництва. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Nurseit N. Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia. *Journal of Eurasian Studies*. 2025. Vol. 17. Iss. 1. DOI: <https://doi.org/10.1177/18793665251388115>
2. Valansi K. Why the Middle Corridor Matters Amid a Geopolitical Resorting. *Atlantic Council*. 2025. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/acturkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/>
3. Mussayev A. Trans-Caspian International Transport Route. *EY Kazakhstan*. 2024. URL: https://www.ey.com/en_kz/insights/strategy-transactions/trans-caspian-international-transport-route
4. Stoll H. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce. *The Diplomat*. 2024. URL: <https://thediplomat.com/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce/>
5. Сапсай А. П., Коверга Д. Д. Роль транскаспійського міжнародного транспортного маршруту в умовах сучасних геополітичних викликів для України. *Регіональні студії*. 2025. № 43. С. 185–190. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-6170/2025.43.29>
6. Aguiar P. The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics. *Geopolitical Monitor*. January 23, 2025. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>
7. Українська залізниця. URL: <https://www.uz.gov.ua>
8. Trans-Caspian International Transport Route. *TITR*. URL: <https://middlecorridor.com/en/>
9. Медеубаєва Ж., Таштемханова Р., Тугаєв А. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут: нові можливості для діалогу та співпраці. *Геополітика України: історія і сучасність*. 2023. Вип. 1. С. 78–86. DOI: [https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1\(30\).78-86](https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1(30).78-86)
10. Brînză A. China-Europe Rail Routes: The Middle Corridor Mirage. *The Diplomat*. May 30, 2025. URL: <https://thediplomat.com/2025/05/china-europe-rail-routes-the-middle-corridor-mirage/>
11. Робота Митниці в умовах воєнного стану. *Державна митна служба України*. URL: <https://customs.gov.ua/en/>
12. Держстат. *Державна служба статистики України*. URL: <https://stat.gov.ua/uk>
13. Белашов Є. Міжнародні транспортні проекти як стратегічний чинник розвитку залізничного транспорту. *Національний інститут стратегічних досліджень*. 11.06.2024. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-stratehichnyy-chynnyk-rozvytku>

14. Вантажообіг українських портів 2025: ключові тенденції. *Центр транспортних стратегій*. 20.02.2026. URL: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukranskikh_portiv_2025_klyuchovi_tendentsi
15. Coffey L. Iran Conflict Highlights Growing Importance of Middle Corridor. *Hudson Institute*. 2026. URL: <https://www.hudson.org/foreign-policy/iran-conflict-highlights-growing-importance-middle-corridor-luke-coffey>

REFERENCES

- Aguiar P. (2025, January 23). The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics. *Geopolitical Monitor*. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>
- Belashov Ye. (2024, June 11). Mizhnarodni transportni proekty yak stratehichniy chynnyk rozvytku zaliznychnoho transportu [International transport projects as a strategic factor in the development of railway transport]. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*. <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-stratehichnyy-chynnyk-rozvytku>
- Brînză A. (2025, May 30). China-Europe Rail Routes: The Middle Corridor Mirage. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2025/05/china-europe-rail-routes-the-middle-corridor-mirage/>
- Coffey L. (2026). Iran Conflict Highlights Growing Importance of Middle Corridor. *Hudson Institute*. <https://www.hudson.org/foreign-policy/iran-conflict-highlights-growing-importance-middle-corridor-luke-coffey>
- Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. *Robota Mytnytsi v umovakh voiennoho stanu* [Work of the Customs under martial law]. <https://customs.gov.ua/en/>
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. *Derzhstat* [State Statistics Service]. <https://stat.gov.ua/uk>
- Medeubaieva Zh., Tashtemkhanova R. & Tuhaiev A. (2023). Transkaspiskyi mizhnarodnyi transportnyi marshrut: novi mozhlyvosti dlia dialohu ta spivpratsi [Trans-Caspian international transport route: new opportunities for dialogue and cooperation]. *Heopolytika Ukrainy: istoriia i suchasnist*, 1(30), 78–86. [https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1\(30\).78-86](https://doi.org/10.24144/2078-1431.2023.1(30).78-86)
- Mussayev A. (2024). Trans-Caspian International Transport Route. *EY Kazakhstan*. https://www.ey.com/en_kz/insights/strategy-transactions/trans-caspian-international-transport-route
- Nurseit N. (2025). Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia. *Journal of Eurasian Studies*, 1(17). <https://doi.org/10.1177/18793665251388115>
- Sapsai A. P. & Koverha D. D. (2025). Rol transkaspiskoho mizhnarodnoho transportnoho marshrutu v umovakh suchasnykh heopolitychnykh vyklykiv dlia Ukrainy [The role of the trans-Caspian international transport route in the conditions of modern geopo-

litical challenges for Ukraine]. *Rehionalni studii*, 43, 185–190.
<https://doi.org/10.32782/2663-6170/2025.43.29>
Stoll H. (2024). The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce/>
TITR. *Trans-Caspian International Transport Route*. <https://middlecorridor.com/en/>
Tsentr transportnykh stratehii. (2026, February 20). *Vantazhoobih ukrainskykh portiv 2025: kliuchovi tendentsii* [Cargo turnover of Ukrainian ports 2025: key trends]. <https://cfts.org.ua/infographics/van->

[tazhoobig_ukrainskikh_portiv_2025_klyuchovi_tendentsi](https://tazhoobig_ukrainskikh_portiv_2025_klyuchovi_tendentsi.uz.gov.ua)
uz.gov.ua. *Ukrainska zaliznytsia*. [Ukrainian Railways. Official website]. <https://www.uz.gov.ua>
Valansi K. (2025). Why the Middle Corridor Matters Amid a Geopolitical Resorting. *Atlantic Council*. <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/>

Стаття надійшла до редакції / Received: 10.05.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 23.05.2026
Оприлюднено / Published: 18.06.2026

UDC 339.9.004

JEL: F60

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-5-51-60>

IMPACT OF DIGITAL TRANSFORMATION ON INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

©2026 KRIPKYI A. YU.

UDC 339.9.004

JEL: F60

Kripkyi A. Yu. Impact of Digital Transformation on International Economic Relations

The relevance of the chosen research topic is due to the rapid development of digital technologies that transform international economic relations, change the structure of the world economy, mechanisms of international trade and global competition. Of particular importance, in the current period of intensification of the digital transformation of the world economy, is the issue of the impact of digitalization, e-commerce, artificial intelligence, platform economy and cyber risks on the competitiveness of countries and the formation of a new architecture of international economic relations. The aim of the article is to study the impact of digital transformations on international economic relations. The work uses methods of analysis and synthesis, comparative and statistical analysis, international statistical data on the dynamics of Internet users and income of leading digital platforms. The processes of digitalization of the world economy, the development of e-commerce, platform business models, the impact of automation and artificial intelligence on the international division of labor, as well as the relationship between the development of digital technologies and cyber risks were studied. According to the results of the study, it was found that the growth of the digital audience and the development of digital infrastructure have become one of the key drivers of the transformation of international economic relations. It was determined that control over data (in particular, the processes of cross-border data transfer), digital platforms, and artificial intelligence technologies are gradually replacing traditional factors of economic influence. It is proved that digitalization is forming a new model of global competition, within which economic security and international competitiveness increasingly depend on the development of digital infrastructure and cybersecurity. It is proposed to consider digital technologies as a strategic factor in the formation of a modern system of international economic relations.

Keywords: international economic relations; world economy; digitalization; digital platforms; e-commerce.

Fig. 4. Bibl.: 25.

Kripkyi Andrii Yu. – PhD, Lecturer of the Department of International Economic Relations and Business Security, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (9a Nauky Ave., Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: a.y.kripkiy@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3270-7599>

УДК 339.9.004

JEL: F60

Кріпкий А. Ю. Вплив цифрової трансформації на міжнародні економічні відносини

Актуальність обраної теми дослідження зумовлена стрімким розвитком цифрових технологій, які трансформують міжнародні економічні відносини, змінюють структуру світової економіки, механізми міжнародної торгівлі та глобальної конкуренції. Особливого значення, в теперішній час інтенсифікації цифрової трансформації світової економіки, набуває питання впливу цифровізації, електронної комерції, штучного інтелекту, платформної економіки та кіберризиків на конкурентоспроможність держав і формування нової архітектури міжнародних економічних відносин. Мета статті полягає в дослідженні впливу цифрових трансформацій на міжнародні економічні відносини. У роботі використані методи аналізу та синтезу, порівняльний і статистичний аналіз, дані міжнародної статистики щодо динаміки користувачів мережі Інтернет і доходів провідних цифрових платформ. Досліджено процеси цифровізації світової економіки, розвиток електронної комерції, платформних бізнес-моделей, вплив автоматизації та штучного інтелекту на міжнародний поділ праці, а також зв'язок між розвитком цифрових технологій і кіберризиками. За результатами дослідження встановлено, що зростання цифрової аудиторії та розвиток цифрової інфраструктури стали одним із ключових драйверів трансформації міжнародних економічних відносин. Визначено, що контроль над даними (зокрема, процесами транскордонної передачі даних), цифровими платформами, технологіями штучного інтелекту поступово витісняє традиційні фактори економічного впливу.