МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ВІДРОДЖЕННЯ

Civil Diplomacy Foundation

Стратегічний діалог №1

Логістика і транспорт: Україна та Центральна Азія у новій архітектурі сухопутних коридорів

Дата	12 березня 2026 року
Формат	Онлайн (Zoom), 97 хвилин
Учасники	18 осіб: Центральна Азія — 12, Україна — 3, Польща — 1, не ідентифіковано — 2

1. Геополітичний контекст

Перший стратегічний діалог відбувся в умовах тривалої й прискореної трансформації євразійської транспортно-логістичної архітектури. Повномасштабне вторгнення Росії в Україну у 2022 році стало каталізатором, що докорінно змінив конфігурацію транзитних маршрутів між Європою та Азією та змусив усіх регіональних гравців переглянути свої логістичні стратегії.

Що декларує Москва: логіка з протилежного боку

Аналітичні центри, близькі до Кремля, відверто визнають стратегічне значення регіону: Центральна Азія розглядається Москвою як «геоекономічний буфер і транспортний шлюз» до Індії, Ірану та Китаю. Водночас там фіксують реальну загрозу: маршрути в обхід Росії — передусім Транскаспійський (Середній) коридор — вже стали альтернативою, яка здатна «забрати у Росії частину вантажоперевезень з Китаю до Європи».

Цей контекст є принципово важливим: він підтверджує, що зміни є реальними та незворотними, а не лише декларативними. Саме там, де Росія вбачає загрозу своїм позиціям, відкриваються практичні можливості для України та країн ЦА.

Ключовою структурною зміною стало зміщення вантажопотоків із традиційних маршрутів через Росію на альтернативні напрямки. За даними 2024 року, через маршрут «Nomad Express» (Казахстан–Далекий Схід–Китай) було перевезено 1,2 млн TEU. Паралельно активно розвивається залізниця Китай–Киргизстан–Узбекистан: перші вантажні поїзди заплановані на 2026–2027 роки, повноцінна експлуатація — на 2029–2031 роки. Уже у жовтні 2025 року в Кашгарі дано старт мультимодальним перевезенням по маршруту Китай–Киргизстан–Узбекистан–Туркменістан.

На цьому тлі постає принципове питання: яку роль займе Україна у цій новій архітектурі? Курс на членство в ЄС і поступова інтеграція до мережі TEN-T перетворюють Україну на природний «останній відрізок» маршруту з Центральної Азії до єдиного ринку Європи — роль, яку жодна інша держава регіону не може відіграти.

2. Аналіз дискусії

2.1. Трансформація транзитних маршрутів та зростання Середнього коридору
Учасники констатували поступовий, але незворотний зсув вантажопотоків із маршрутів через Росію на Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ). Водночас наголошувалося, що реалізація потенціалу цього коридору критично залежить від скоординованих зусиль усіх транзитних держав — як в інфраструктурній, так і в регуляторній площині. Інфраструктурна реальність є непростою: за Концепцією розвитку залізничного транспорту Казахстану до 2029 року, магістральні залізничні колії зношені на 57%, електрифіковано лише 26,4% мережі. Це визначає масштаб інвестиційних потреб та можливостей для партнерства.

2.2. Фрагментованість логістичних систем як системний бар'єр
Окремим фокусом дискусії стала проблема роздрібненості логістичних ланцюгів. Попри наявність фізичної інфраструктури, відсутність єдиних митних процедур, узгоджених стандартів і цифрових рішень суттєво підвищує транзакційні витрати та знижує конкурентоспроможність маршрутів. Учасники розглядали цифровізацію як ключовий механізм подолання цього бар'єру. Варто зазначити, що в рамках ЄАЕС у 2023 році було затверджено план цифровізації транспортних коридорів із впровадженням єдиної системи електронного документообігу — проте без участі України та з орієнтацією на інтереси Москви. Це створює прямий запит на альтернативне цифрове рішення, орієнтоване на стандарти ЄС.

2.3. Мультимодальні рішення та логістичні хаби
Наголошувалося на необхідності розвитку мультимодальних перевезень (залізниця + автотранспорт + морський транспорт) як способу підвищення гнучкості та стійкості маршрутів. Географічна специфіка Центральної Азії — відсутність виходу до океану, гірські масиви на кордоні з Китаєм, різниця залізничних стандартів (нова залізниця ККУ матиме колію 1435 мм, що відповідає китайському стандарту) — робить мультимодальність не опцією, а необхідністю. Окремо обговорювалася роль логістичних хабів і портової інфраструктури, зокрема потенціал порту Туркменбаші як одного з найсучасніших на Каспії.

2.4. Роль України: від транзитної держави до логістичного мосту Європа–Азія
Учасники розглянули роль України крізь призму її євроінтеграційного курсу. Інтеграція до TEN-T відкриває нові можливості для позиціонування України як ключового з'єднувального елементу між ринком ЄС та Центральною Азією. Це принципово відрізняється від моделі, яку пропонує Росія: Москва розглядає ЦА як «буфер» і інструмент власної геоекономічної стратегії, тоді як Україна пропонує рівноправне партнерство з виходом на єдиний ринок Європи. Тож Україна в цій конфігурації може виступати у ролі нормативного та інституційного "мосту" між Центральною Азією та Європейським Союзом, що передбачає не тільки фізичну інтеграцію інфраструктури, а й поширення стандартів, процедур та принципів функціонування європейського ринку на східному напрямку.

2.5. Залучення приватного сектору та міжнародних інвесторів
Учасники акцентували, що масштабний розвиток транспортної інфраструктури неможливий без системного залучення приватного капіталу та міжнародних фінансових інституцій. Обговорювалися стимули для інвесторів та роль держав у формуванні сприятливого регуляторного середовища. Показово, що навіть у проросійській аналітиці визнається: без залучення західних і китайських інвестицій реалізація масштабних інфраструктурних проєктів у ЦА залишатиметься обмеженою.

2.6. Структурна логіка трансформації регіональної логістики
Обговорення показало, що поточна трансформація транспортно-логістичної архітектури Євразії має системний характер. Відбувається формування нової моделі взаємодії, заснованої на диверсифікації, мультимодальності та зниження залежності від одного транзитного центру.

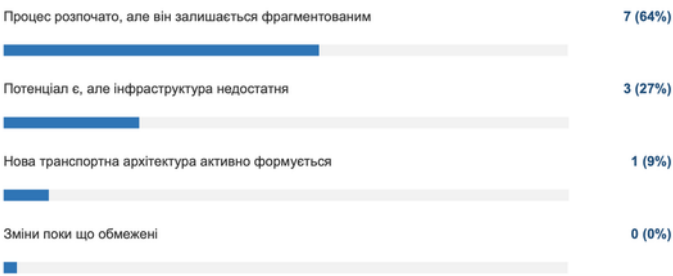
У цій логіці Серединний коридор виступає як елемент ширшої мережі, де ключову роль відіграє здатність країн координувати свої політики, стандарти та інфраструктурні рішення.
Таким чином, основним викликом є не стільки розвиток окремих ділянок інфраструктури, як формування узгодженої міждержавної моделі управління транспортними потоками.

3. Результати опитування (Mentimeter)

Під час заходу було проведено інтерактивне опитування у форматі Mentimeter. У різних запитаннях взяли участь від 10 до 13 учасників із 13 зареєстрованих.

3.1. Оцінка поточного стану розвитку транспортних коридорів

11 відповідей із 13



Висновок: 64% учасників вважають трансформацію реальною, але фрагментованою. Жоден не вважає зміни обмеженими — це збігається з даними про фактичне зростання вантажопотоків по Середньому коридору. Разом із тим 27% вказують на інфраструктурну недостатність, що підтверджується реальними показниками зношеності залізниць у регіоні.

3.2. Роль України у євразійській транспортній системі

12 відповідей із 13; 20 голосів загалом

Partner (3)	Connector (2)	Logistics Hub (2)	Інші: bridge, catalyst for EU actions, transit zone, rule of law, «шлях до Європи», «обмежувач колоніалізму»

Висновок: Учасники сприймають Україну передусім як рівноправного партнера, а не транзитний буфер. Відповідь «обмежувач колоніалізму» — найбільш промовиста: вона відображає усвідомлення того, що присутність України в регіональному діалозі є противагою домінуванню Росії над країнами ЦА. Відповіді «шлях до Європи» та «catalyst for EU actions» підкреслюють цінність євроінтеграційного виміру для центральноазійських партнерів.

3.3. Найважливіший крок для зміцнення транспортної зв'язності (горизонт 5–10 років)
10 відповідей із 13; відповіді згруповано за тематикою

Кластер	Ключові тези учасників
Регіональна кооперація (4)	Формування регіональних безпекових систем; вступ до ЄС + збереження безпечної України; залучення США, ЄС, Китаю як стимулів для ЦА; посередництво великих гравців
Альтернативні маршрути (3)	Розвиток маршрутів в обхід Росії; альтернативні маршрути за підтримки ЄС та Китаю; формат С5+Україна
Врегулювання конфлікту (2)	Завершення війни; розв'язання кризи в Росії
Політична підтримка (2)	Повноцінна політика щодо ЦА як суб'єкта С5; підтримка Транскаспійського коридору

3.4. Фактори найбільшого впливу на розвиток транспортних коридорів
13 відповідей; рейтингування за пріоритетністю (1 — найважливіший)

#	Фактор	Оцінка учасників
1	**Політична координація між країнами**	Найбільш пріоритетний: 5 з 7 відповідей поставили на 1-е місце
2	**Безпека та стабільність маршрутів**	Рівномірно між 1-м і 2-м місцями (по 3 голоси)
3	**Інвестиції та фінансування**	Переважно 1-е місце (3 голоси), широкий розкид оцінок
4	**Вартість та ефективність логістики**	Рівномірний розподіл, пік на 2-му і 4–5-му місцях
5	**Розвиток інфраструктури**	Найбільш рівномірний розподіл; пік на 4-му місці

4. Висновки та консенсусні позиції

За підсумками дискусії можна виокремити такі ключові висновки, що відображають позицію експертного кола:

- Трансформація транспортно-логістичного простору між Європою та Азією є незворотною. Про це свідчать не лише декларації учасників, а й конкретні факти: запуск нових мультимодальних сервісів, будівництво залізниці ККУ, зростання вантажопотоків по Середньому коридору.

- Середній коридор (ТМТМ) набуває стратегічного значення, проте його розвиток гальмується інфраструктурними обмеженнями та інституційною фрагментованістю. Реалістичний горизонт повноцінного функціонування — 2029–2031 роки.
- Росія намагається зберегти вплив на логістичну архітектуру регіону через ЄАЕС та двосторонні механізми. Водночас вона сама визнає зростання альтернативних маршрутів як загрозу своїм позиціям — що підтверджує реальність цих змін.
- Україна розглядається учасниками як рівноправний партнер і природний «останній відрізок» між ЦА та ринком ЄС. Її євроінтеграційна траєкторія є системною перевагою для всього регіону — на відміну від моделі, що пропонує Росія.
- Формат С5+Україна розглядається як перспективний механізм для інституціоналізації регіональної транспортної співпраці, орієнтованої на стандарти ЄС.

4.1. Потенційні сценарії практичної кооперації

Під час обговорення та на основі аналізу поточних тенденцій можна виділити кілька реалістичних сценаріїв розвитку співробітництва:
Сценарій 1: Формування мультимодальних логістичних ланцюжків за участю України
Створення стійких маршрутів із використанням портів Каспійського моря, залізничної інфраструктури ЦА та інтеграції з мережею TEN-T.
Сценарій 2: Цифрова інтеграція транспортних коридорів
Впровадження спільних цифрових рішень (електронні накладні, трекінг вантажів, єдині митні процедури) як альтернативи платформ ЄАЕС.
Сценарій 3: Розвиток логістичних хабів
Формування мережі вузлових центрів (Каспій, Південний Кавказ, Україна) для підвищення ефективності та скорочення часу доставки.

5. Рекомендації

5.1. Для урядів та профільних міністерств

- Ініціювати розробку спільного дорожнього плану транспортної інтеграції у форматі С5+Україна з прив'язкою до стандартів TEN-T та чіткими цільовими показниками. Це дозволить країнам ЦА отримати доступ до єдиного ринку ЄС через узгоджену з європейськими нормами інфраструктуру.
- Гармонізувати митні та регуляторні процедури вздовж Транскаспійського коридору за стандартами ЄС, а не ЄАЕС. Зважаючи на визнані проблеми з митними затримками на кордонах ЄАЕС, альтернативна система на основі євростандартів має очевидні конкурентні переваги.

- Прискорити модернізацію залізничної інфраструктури України в частині інтеграції до TEN-T з урахуванням перспектив транзиту з ЦА, включаючи питання суміщення колій різної ширини.
- Розглянути запуск пілотного проекту у форматі C5+Україна по одній із ділянок Транскаспійського маршруту зі спрощеними процедурами та цифровим супроводом.

5.2. Для міжнародних партнерів та донорів

- Розглянути цільові інвестиції у розвиток логістичної інфраструктури вздовж Середнього коридору — з акцентом на мультимодальні хаби та вузькі місця (зокрема, каспійські переправи та прикордонні переходи).
- Підтримати цифровізацію митних і логістичних процедур за стандартами ЄС як пріоритет технічної допомоги для країн ЦА — як альтернативу цифровому митному порталу ЄАЕС, що розвивається в інтересах Москви.
- Залучити механізми Global Gateway (ЄС) та інших інвестиційних платформ до фінансування транспортних проєктів у регіоні із залученням України як транзитної держави.
- Підтримати створення демонстраційних (pilot) проектів цифровізації логістичних процесів для подальшого масштабування.

5.3. Для експертного та аналітичного середовища

- Розробити порівняльний аналіз конкурентоспроможності альтернативних маршрутів (вартість, час, надійність, правова безпека) як основу для адвокаційних матеріалів на користь Середнього коридору за участі України.
- Забезпечити залучення представників приватного сектору — логістичних операторів, портових компаній, фінансових установ — до наступних діалогів для підвищення прикладного характеру рекомендацій.
- Поглибити дослідження формату C5+Україна як інституційної платформи, що здатна стати альтернативою ЄАЕС для країн, які прагнуть диверсифікувати зовнішні зв'язки без прямої конфронтації з Москвою.

Матеріал підготовлено за підтримки Міжнародного фонду «Відродження» у межах проєкту «Європа – Центральна Азія: діалог без кордонів».

Матеріал відображає позицію авторів і не обов'язково збігається з позицією Міжнародного фонду «Відродження».