

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 5.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.5.26>

УДК 656.225(510):339.9

Т. Ю. Чаркіна,

д. е. н., професор, завідувач кафедри економіки та менеджменту,

Український державний університет науки і технологій

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6202-0910>

О. П. Пінчук,

к. е. н., доцент, директор, Товариство з обмеженою відповідальністю

«Науково-виробниче підприємство «УКРТРАНСАКАД»

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1087-5989>

Н. С. Чернова,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту,

Український державний університет науки і технологій

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8461-498X>

А. А. Пінчук,

аспірант, Український державний університет науки і технологій

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-7211-6235>

**НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ГЛОБАЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

T. Charkina,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technologies

O. Pinchuk,

PhD in Economics, Associate Professor, director, Limited Liability Company Scientific And Production Enterprise «UKRTRANS AKAD»

N. Chernova,

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technologies

A. Pinchuk,

Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies

NEW SILK ROAD AND PROSPECTS FOR GLOBAL RAIL TRANSPORTATION

У статті досліджено трансформаційний вплив глобалізаційних процесів на розвиток трансконтинентальної залізничної логістики, зокрема через призму реалізації ініціативи Китаю «Один пояс, один шлях» (BRI). Особлива увага приділена стратегічній ролі Китаю як головного драйвера сучасної глобалізації у сфері інфраструктурного розвитку та формування нових транспортних коридорів між Азією та Європою. Проаналізовано зміну логістичних маршрутів та перерозподіл центрів економічної активності у зв'язку з викликами, що виникли на тлі війни в Україні, геополітичного протистояння між основними гео економічними гравцями, а також зміною конфігурації глобальних ланцюгів постачання.

В межах дослідження обґрунтовано наукове бачення щодо перспектив інтеграції України до оновленої євразійської логістичної системи з урахуванням стратегічного положення країни, наявного залізничного потенціалу та потреби у переорієнтації транспортних потоків. Запропоновано авторську концептуальну модель формування нової

глобальної транспортної стратегії, що враховує взаємодію економічних, політичних і соціокультурних чинників у системі міжнародного залізничного співробітництва. Стаття має мультидисциплінарний характер та спрямована на формування нових підходів до вивчення взаємозв'язку між глобалізацією, транспортною географією та інституційними трансформаціями в контексті світової нестабільності.

This article explores the transformational impact of contemporary globalization on the development of transcontinental railway logistics, focusing in particular on the strategic implications of China's Belt and Road Initiative (BRI). The study underscores China's growing leadership in global infrastructure investment and the creation of intercontinental transport corridors connecting Asia and Europe. Special emphasis is placed on the geopolitical and economic consequences of the Russia-Ukraine war, which has led to a reconfiguration of logistical routes, a reorientation of regional alliances, and a broader reshaping of global supply chains. These dynamics are further influenced by the intensifying competition among global powers and the need for adaptive infrastructure planning in the face of systemic instability.

The research presents a conceptual framework for understanding Ukraine's potential integration into the evolving Eurasian logistics system. This framework takes into account the country's favorable geographical position, its established railway network, and its capacity to serve as a vital node in alternative East–West transport corridors. The study argues that Ukraine, by modernizing its transport infrastructure and aligning with international standards, can strengthen its role as a strategic transit hub and actively participate in shaping the future of global trade flows.

Furthermore, the paper introduces an original multidisciplinary model of global transport strategy development, which integrates economic imperatives, political interests, and socio-cultural dimensions within the context of international railway cooperation. This model reflects the increasing importance

of institutional reform, digitalization, and multilateral partnerships in ensuring resilience and continuity in global logistics.

By combining insights from economics, political science, geography, and international relations, the article contributes to academic and policy-oriented debates on how emerging global configurations can foster more balanced and sustainable connectivity. The analysis also sheds light on the transformative role of Eurasian integration in reengineering supply chain architecture and enhancing regional mobility, while offering pathways for countries like Ukraine to capitalize on shifts in global transport governance.

Ключові слова: глобалізація, Новий Шовковий шлях, залізничні перевезення, Китай, євразійська інтеграція, логістика, міжнародне співробітництво.

Keywords: globalization, New Silk Road, railway transportation, China, Eurasian integration, logistics, international cooperation.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сьогодні дослідники та практичні експерти з різних галузей знань, як правило, одноставні в тому, що світ стоїть перед можливостями та викликами, з якими ми ніколи раніше не стикалися. Серед викликів - низка одночасних криз, які зазвичай визначаються як "хаотичні", з невизначеними результатами та невідомими наслідками. У світовій економіці, політиці та соціокультурному житті оголошено про завершення епохи стабільності. Більше того, оголошується, що процес глобалізації змінив контекст багатьох проектів і політик. Наслідки глобалізації суттєво змінили економічні можливості, збільшивши щільність міжнародних взаємодій в економічному, політичному та соціокультурному вимірах, які часто мають суперечливе ставлення до численних процесів і радикальних змін, що відбуваються зараз. Існує думка, що риторика глобалізації використовується для легітимізації ерозії добробуту

країн: припущення про те, що глобальний процес має територіальну складову, оголошується сильно недооціненим. Думка про те, що глобалізм - це економічний процес, який включає в себе реструктуризацію політичного середовища і перепозиціонування держав у павутинні транснаціональних мереж та інститутів, стала домінуючою як у науковій, так і в публічній сферах [10].

Неоліберальне прославляння вигідної ринкової інтеграції стає не таким обґрунтованим, тоді як націонал-популістські бачення «деглобалізації» мають значну масову привабливість [9]. Нова наука - соціальна економіка - кидає виклик базовим припущенням неокласичної економіки. Соціальна економіка виходить з того, що одиницями, які приймають рішення, є індивіди, інтегровані в одну або кілька соціальних та етнічних груп, класів і субкультур. Сьогодні новий термін «метамодернізм» виявився революційним маніфестом, який пропонує новий шлях через постмодерністський релятивізм і скептицизм. У цьому контексті позиція Китаю є досить унікальною. Пропустивши період постмодерну, Китай ніколи не втрачав «універсальних істин», які, наприклад, викладені в мольті: «Комуністична ідеологія, патріотизм та інклюзивність». У метамодерні маятник історії, як кажуть, рушив у протилежний бік, що цілком адекватно умовам китайського комунізму - пізнього капіталізму. Однак ситуація Китаю в епоху як глобалізації, так і деглобалізації є складною і заплутаною. У своєму чвертьстолітньому перетворенні з бідної країни на країну з однією з найбільших економік світу Китай продемонстрував успішні результати свого "особливого шляху" поєднання суперечливих ідеологій і практик, спрямованих на прогрес держави і нації: "Специфіку його економічного генезису часто пояснюють тим, що він був неможливий без торговельного співробітництва на шляху глобалізації". Численні складнощі економічних і політичних змін змушують владу Китаю, з одного боку, зіткнутися з центральними питаннями доктрини глобалізму, а з іншого - зробити модернізацію стрімкою [2]. Власне, саме глобалізація створила потребу в

Новому Шовковому шляху між Китаєм та Європою, а саме - сплеск залізничних вантажоперевезень. Як і у США, стратегія посилення глобальної економіки стає все більш очевидною. Новий Шовковий шлях Китаю пропонує власну глобальну транспортну модель, що означає створення нової логістичної парадигми з впливовими наслідками економічних, політичних та соціокультурних явищ: Шовковий шлях між Китаєм і Європою, що покриває 11 000 км приблизно за 22 дні, залізницею коштує дешевше, ніж повітряним транспортом, і в середньому займає лише половину часу, необхідного для контейнеровозів, доводить, що він є успішним логістичним проектом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна наукова думка щодо розвитку глобалізації та її впливу на транспортну логістику формувалася на перетині економічних, політичних та соціокультурних підходів. Зокрема, у роботі Д. Гатрі [2] обґрунтовано унікальність китайської моделі економічного зростання, заснованої на поєднанні глобальних практик з внутрішньою політичною стабільністю. М. Б. Штегер [9] детально аналізує трансформації глобалізації у XXI столітті, акцентуючи увагу на ризиках зростання популізму та деглобалізаційних тенденцій. У праці В. Стріка [10] представлено концепцію ослаблення державного суверенітету в умовах зростання транснаціональних мереж. П. Зайган [12] у своєму дослідженні передбачає завершення епохи передбачуваності в глобальній системі та перехід до фази нестабільності та хаосу.

Окрему увагу слід приділити дослідженням, що розглядають перспективи ініціативи «Один пояс, один шлях». Наприклад, Н. Х'юстон [3] аналізує вплив війни в Україні на переформатування євразійських логістичних коридорів та зростання ролі нових учасників на ринку перевезень. Дж.-П. Ларкон [4] ілюструє приклади реалізації китайської ініціативи в європейських країнах, зокрема в регіоні Балтійського моря. У той час як Б. Зімпфендорфер [8] підкреслює зростаючий інтерес арабських країн до співпраці з Китаєм у сфері транспорту та інфраструктури.

Попри широке охоплення тематики, залишається недостатньо дослідженим питання адаптації Нового Шовкового шляху до умов геополітичної нестабільності, зокрема після початку повномасштабної війни в Україні. Це створює наукову нішу для розробки комплексного підходу до аналізу перспектив розвитку трансконтинентальних залізничних перевезень у нових умовах.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Попри численні дослідження, відсутній цілісний підхід до аналізу Нового Шовкового шляху з урахуванням сучасних геополітичних та макроекономічних змін. Існує потреба в розробці міждисциплінарної моделі, що інтегрує економічні, соціокультурні та політичні чинники, а також оцінює роль України в новій конфігурації євразійської логістики.

Метою статті є аналіз перспектив розвитку трансконтинентальних залізничних перевезень у контексті ініціативи «Один пояс, один шлях» з урахуванням глобалізаційних викликів, а також розробка авторської моделі євразійської інтеграції для післявоєнного періоду. Основними завданнями є: оцінка сучасних викликів логістики; аналіз геополітичної ситуації; визначення ролі України; пропозиція концептуальної моделі інтеграції.

Методологія. Це дослідження ґрунтується на застосуванні соціальних філософських наук у контексті макроекономічного теоретичного аналізу. По суті, соціальні теорії є формою емпіричних доказів, які соціологи використовують у своїх спробах інтерпретувати різні явища в соціальному світі. Мультидисциплінарні дослідження вважаються важливими запозиченнями із сусідніх наукових галузей, що представляють альтернативні теоретичні перспективи. Акцент робиться на економіці та соціальній філософії, на переплетенні відносин подібності та відмінності, на взаємодії, на категоризації влади, інституцій та організацій. У статті також використовуються методи абстрагування та конкретизації, а також метод діалектичного аналізу, який дозволяє визначити суперечливу динаміку економічних, політичних та соціокультурних підходів і розробок.

Виклад основного матеріалу. З першого десятиліття 21 століття на світову арену вийшли кризи глобального характеру: COVID-19 жахливо змінив існуючий "сценарій" управління країнами. Збій у функціонуванні світової економіки призвів до того, що окремі держави виявляють схильність до різних форм самоізоляції. Останнє прямо пов'язане з фінальністю постмодернізму. Епоха постмодернізму, очевидно, почала свої трансформації з першого десятиліття 21-го століття, включаючи чимало криз глобального характеру. Термін, який найкраще описує, - за твердженням багатьох "науковців - це постмодерний поворот до "метамодерної" ситуації, тобто "невизначеності", яка ще не привела людство до чистого хаосу, проте вчені в галузі політичної філософії та соціальної економіки стали більш пристосованими до нерегулярного, ніж до правила, до гібридного, маргінального, переривчастого. Як заявляють деякі геостратеги, епоха стабільності у світовій економіці закінчилася [12].

Сьогодні проблема, яка стоїть перед науковцями, політиками та "капітанами індустрії", сформульована чітко: "Чи рухається людство до кінця глобалізації, до розриву економічних зв'язків між країнами в усьому світі?". Позитивна відповідь на це питання змальовує нову картину світу, де країни стоять окремо і вирішують свої конфлікти самостійно. Однак прихильники цієї нової економічної географії ще не настільки сильні, щоб виграти битву зі своїми опонентами - прихильниками глобалізму.

Хоча дані показують, що більшість глобальних інтеграційних процесів перебувають на підйомі після глобальної фінансової кризи 2008-2009 років і пандемії COVID-19, "суспільні настрої" щодо глобалізації погіршилися. Неоліберальне прославляння глобалізації як вигідної ринкової інтеграції виходить з тренду, тоді як націонал-популістське бачення "деглобалізації" має значну привабливість. За словами М. Б. Штегера, сьогоднішній сценарій зворотної реакції на глобалізацію підтверджується стрімким зростанням інфляції, розривом глобальних ланцюгів поставок, прискоренням

кліматичних змін і погіршенням стану довкілля, зростанням економічної нерівності.

Останнє вплинуло на посилення геополітичної конкуренції між великими державами, особливо на суперництво між США та Китаєм, а також на затяжну російсько-українську війну. Однак такий похмурий сценарій посилює той факт, що більшість сучасних проблем мають глобальний характер [9].

Загально визнано, що Новий Шовковий шлях прямо і чітко відображає як геополітичну, так і економічну мотивацію Китаю в контексті глобалізації у 21 столітті. Бачення президента Китаю Сі Цзіньпіна включає створення широкої мережі залізниць, енергопроводів, автомобільних доріг як на захід - через гірські колишні радянські республіки, так і на південь, до Пакистану, Індії та решти країн Південно-Східної Азії. До лютого 2025 року 145-149 країн, на які припадає дві третини населення світу, приєдналися до проекту або заявили про свою зацікавленість у ньому [6].

Що стосується Європи, то в різний час до ініціативи приєдналися 17 країн-членів ЄС. 12.06.2023 року Італія офіційно вийшла з угоди про співпрацю, а такі країни, як Естонія, Латвія, Литва, Кіпр, Люксембург, Чехія та Словенія зупинилися на етапі підписання угод про співпрацю в різних сферах без реалізації конкретних проектів (табл. 1).

Таблиця 1. Проекти в рамках ініціативи BRI, реалізовані в країнах ЄС

Країна	Дата підписання Меморандуму про взаєморозуміння	Проекти
1. Австрія	Невизначений	У 2018 році Австрія стала членом Ініціативи трьох морів, яка доповнює цілі BRI
2. Болгарія	2015	Тільки угода про співпрацю
3. Чеська Республіка	2015	В рамках Ініціативи не було реалізовано жодного значного інфраструктурного проекту в Чеській Республіці, і на сьогоднішній день країна не отримала китайських інвестицій у великі інфраструктурні проекти.

Продовження таблиці 1

Країна	Дата підписання Меморандуму про взаєморозуміння	Проекти
4. Хорватія	2017	В рамках BRI в Хорватії було реалізовано значний інфраструктурний проект - будівництво Пелешацького мосту, який з'єднує півострів Пелешац з материковою частиною Хорватії. У 2018 році для виконання будівельних робіт було обрано китайську компанію, що стало першим значним залученням Китаю до інфраструктурного проекту в Хорватії
5. Кіпр	2019	Тільки угода про співпрацю
6. Естонія	2017	Тільки угода про співпрацю
7. Греція	2018	Придбання китайською судноплавною компанією Cosco контрольного пакету акцій порту Пірей, сьомого за величиною порту Європи (2016)
8. Угорщина	2015	Будівництво залізниці Белград-Будапешт (350 км, у тому числі 160 км в Угорщині)
9. Латвія	2016	Тільки угода про співпрацю
10. Литва	2017	Тільки угода про співпрацю
11. Люксембург	2019	Тільки угода про співпрацю
12. Польща	2015	Польща є дуже активним учасником цієї ініціативи, найбільш зацікавленим у розвитку залізничного сполучення між Китаєм і Польщею, а українсько-російська війна стала значною перешкодою для співпраці.
13. Португалія	2018	Китай інвестує в розвиток португальських портів, таких як Лісабон і Сінеш, які вважаються важливими хабами в морському компоненті BRI. Співпраця з Китаєм у сфері досліджень та інновацій, зокрема в рамках Атлантичного міжнародного дослідницького центру (AIR Centre) на Азорських островах.
14. Румунія	2015	У 2019 році Фонд інвестиційного співробітництва між Китаєм та Центральною і Східною Європою (Фонд Китай-ЦСЕ) придбав 15 зернохосовищ та логістичних центрів у Румунії за 60 мільйонів євро.
15. Словацька Республіка	2015	Ініціатива передбачала співпрацю у п'яти основних сферах: координація політики, взаємозв'язок інфраструктури, торгівля, фінансова співпраця та міжлюдські контакти. Однак, незважаючи на підписання меморандуму, конкретні проекти BRI в Словаччині залишаються обмеженими.
16. Словенія	2017	Тільки угода про співпрацю

Джерело: систематизовано авторами на основі [5; 6; 9; 12].

Шовковий шлях виник під час західної експансії китайської династії Хань (206 р. до н.е. - 220 р. н.е.), яка створила торговельні мережі на території сучасних Казахстану, Киргизстану, Таджикистану, Туркменістану та Узбекистану, а також Індії та Пакистану на півдні. Ці шляхи простягалися більш ніж на 4 000 миль до Європи. Використання доріг як однієї з перших хвиль глобалізації досягло свого піку в першому тисячолітті під керівництвом спочатку Римської, а потім Візантійської імперій. Але хрестоносці, а також наступ монголів у Центральній Азії зупинили торгівлю, і сьогодні країни Центральної Азії економічно ізольовані одна від одної. Вони також сильно залежать від Росії, яка становила майже третину валового внутрішнього продукту (ВВП) деяких з них до початку російської агресії проти України [5].

Зараз дві основні тенденції змінюють світ. По-перше, прориви в критично важливих і нових технологіях - штучний інтелект, передова телекомунікаційна синтетична біологія і квантові обчислення - переосмислюють глобальну динаміку влади, економіку і систему безпеки. По-друге, велика геополітична нестабільність порушує ланцюги поставок, змінює альянси і розпалює конкуренцію за критичні ресурси і технології: зростає напруженість у відносинах між Вашингтоном і Пекіном [1].

Для Китаю це означає необхідність орієнтуватися у все більш нестабільному середовищі, і в цьому контексті успішне залізничне підприємство означає дуже багато [4].

Як зазначається, бум почався, коли Суецький канал був заблокований у 2021 році, і набрав обертів під час пандемії COVID-19, коли Європа терміново потребувала медичних препаратів з Китаю. Сьогодні арабський світ, що вирує, відвертається від Заходу і заново відкриває для себе Китай. Китай, безумовно, стимулює зростання в арабському світі, беручи до уваги нові залізничні розробки, які відбуваються останнім часом [8].

У листопаді 2024 року виповнюється 10 років з часу, коли президент Сі Цзіньпін запропонував Китаю, Латинській Америці та Карибському басейну

[ЛАК] побудувати спільноту Китай - ЛАК зі спільним майбутнім і спільним прогресом. Ця пропозиція принесла плідні результати і, як кажуть, широко вітається країнами ЛАК. Сьогодні Китай є другим за величиною торговельним партнером регіону [11].

2022 рік приніс нові виклики для стабілізації ринку. Безпека стала вирішальним і непорушним критерієм у часи, коли запланована робота домінує над щоденним робочим процесом, а рішення впливають на перебіг процесів, що мають вирішальне значення для системи.

Початок повномасштабної війни в Україні 24 лютого 2022 року кардинально змінив конфігурацію трансконтинентальних ланцюгів постачання. Одним із найвідчутніших наслідків стало порушення функціонування основних маршрутів Нового Шовкового шляху, які проходили через Росію, Білорусь, Польщу та Україну. З огляду на це, питання безпеки, надійності та дотримання санкційного режиму, введеного Європейським Союзом, вийшли на перший план у логістичних стратегіях компаній.

У відповідь на виклики Китай активізував державну підтримку проєкту, надавши субсидії на залізничні перевезення. Це дозволило тим компаніям, які залишилися на маршруті Азія - Європа, компенсувати частину витрат. Через ускладнення логістики середній час транспортування у 2022 році зріс майже до 60 днів. Однак згодом багато компаній повернулися до традиційного маршруту через Росію, оскільки він забезпечував доставку в п'ять разів швидше і в понад удвічі дешевше, ніж альтернативні шляхи. Вчені проводять дослідження щодо перспектив Шовкового шляху після війни в Україні. Нове бачення євразійської інтеграції досліджує довгострокові наслідки вторгнення Росії в Україну для євразійських ланцюгів поставок і траєкторії розвитку Євразії. Поглиблено вивчаючи початкову мотивацію Китаю щодо запуску Нового Шовкового шляху, експерти контекстуалізують потенційний вплив на гравців уздовж торгового коридору та оцінюють, як держави, які були значною мірою осторонь до вторгнення,

можуть скористатися новими можливостями, що з'явилися внаслідок відмови від участі в ланцюгах поставок, які пролягають через територію Росії та Білорусі [3].

Замість того, щоб зосереджуватися виключно на державних акторах, науковці також досліджують роль регіональних та приватних гравців. Дослідження також ілюструють, чому звільнення української пошти разом з гарантією свободи торгівлі в Чорному та Каспійському морях є важливими факторами для успішного розвитку Євразії як динамічного торговельного простору.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Майбутнє залізничного транспорту як ресурсу проекту «Новий Шовковий шлях» залежить не лише від внутрішніх можливостей проекту, але й від глобалістичних та антиглобалістичних зіткнень, всюдисущих глобальних процесів, які пов'язані з перенесенням політики з одного місця в інше. Традиційне твердження про те, що США є домінуючою західною державою, яка переносить свої ідеї та практики на решту світу, кидає виклик Китаю, який запропонував Новий Шовковий шлях: інший напрямок руху в глобальній структурі економіки, політики та соціокультурних суперечок. З іншого боку, визнання зміни постмодерністських теорій з їхнім децентрованим сприйняттям периферійної перспективи як найкращого, для більшості країн, досвіду останніх десятиліть повернуло увагу до можливості прогресу, що сприяє повороту до "метамодернізму". Це визнає існування декількох модусів реального, не виключаючи при цьому ідею прогресу. Твердження, що ми зараз перебуваємо в еволюційному дрейфі від постмодерну до метамодерну, привносить зміни і складність, які представляють сучасну ситуацію як найбільш революційний час, який коли-небудь знав увесь світ. Залізничні перевезення залишаються ключовим елементом глобальної логістики, особливо на напрямку Китай-Європа, забезпечуючи конкурентні переваги в часі та вартості порівняно з іншими видами транспорту.

Ініціатива «Один пояс, один шлях» започаткована у 2013 році президентом Сі Цзіньпіном, за десять років поширилася на Азію, Африку, Океанію і Латинську Америку. Бачення Китаю включає створення широкої мережі залізниць, енергопроводів, автомагістралей до 2024 р. Дві третини населення світу підписалися під проектом або висловили зацікавленість у цьому. Вона зберігає стратегічну важливість попри сучасні геополітичні ризики та потребує адаптації до нових умов, включаючи пошук альтернативних маршрутів, що оминають території з високим рівнем політичної нестабільності.

Важливо підкреслити, що сьогодні залізничні перевезення користуються все більшим попитом через трансконтинентальні маршрути і дуже великі відстані. Однак 2022 рік приніс нові виклики: в Україні розпочалася війна, яка змусила реструктуризувати ланцюги поставок. Новий Шовковий шлях пройшов велике випробування на міцність одразу після початку російсько-української війни

Україна має потенціал стати ключовим гравцем у регіоні шляхом інтеграції в оновлену логістичну архітектуру Євразії, що потребує модернізації інфраструктури, гармонізації митного законодавства та участі у регіональних транспортних угодах. Спочатку ринок скептично ставився до майбутнього залізничного сполучення в умовах війни в Росії та Україні, однак для перевезення товарів з Китаю до Європи залізничний транспорт залишається найкращим рішенням: час транспортування до Європи становить близько 12-14 днів, що порівняно з 32-35 днями морським шляхом. Економісти досліджують перспективи Шовкового шляху після війни в Україні з новим баченням євразійської інтеграції

Запропонована авторська модель інтегрує економічні, соціокультурні та політичні чинники й може бути використана при розробці національних стратегій розвитку транспорту, у тому числі в рамках міжнародних програм технічної допомоги.

Перспективними напрямками подальших досліджень є аналіз цифровізації транспортної логістики, впливу кліматичних змін на трансконтинентальні перевезення та вивчення ролі приватного сектору в розвитку Нового Шовкового шляху.

Література

1. Feakin T. Navigating the New Geopolitics of Tech. *Harvard Business Review*. 2024. 11 Nov. URL: <https://hbr.org/2024/11/navigating-the-new-geopolitics-of-tech> (дата звернення: 15.03.2025).
2. Guthrie D. *China and Globalization (Global Realities)*. London and New York : Routledge, 2012. 360 p.
3. Huston N. M. *The Silk Road After Ukraine: A New Vision for Eurasian Integration (Contemporary Central Asia: Societies, Politics, and Cultures)*. Lanham, Maryland : Lexington Books, 2024. 238 p.
4. Larcon J.-P. *New Silk Road: China Meets Europe In The Baltic Sea Region*. London : WSPC, 2017. 288 p.
5. McBride J., Berman N., Chatzky A. *China's Massive Belt and Road Initiative*. URL: <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 15.03.2025).
6. Nedopil Ch. *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai. DOI:10.13140/RG.2.2.12834.50887
7. *New Silk Road during the war in Ukraine*. 2022. URL: <https://www.railway.supply/en/new-silk-road-during-the-war-in-ukraine/> (дата звернення: 15.03.2025).
8. Simpfendorfer B. *The New Silk Road: How a Rising Arab World is Turning Away from the West and Rediscovering China*. London : Palgrave Macmillan, 2011. 214 p.
9. Steger M. B. *Globalization in the 21st Century*. Lanham, Maryland : Rowman & Littlefield Publishers, 2024. 230 p.

10. Streeck W. Taking Back Control?: States and State Systems after Globalism. London and New York : Verso, 2024. 547 p.

11. Wei Zhao. China and LAC: a transformative partnership. *Beijing Review*. 2024. Vol. 45, Nov.7. URL: https://www.bjreview.com/World/202411/t20241104_800382517.html (дата звернення: 15.03.2025).

12. Zeihan P. The End of the World Is Just the Beginning: Mapping the Collapse of Globalization. New York : Harper Business, 2022. 514 p.

References

1. Feakin, T. (2024), “Navigating the New Geopolitics of Tech”, *Harvard Business Review*, available at: <https://hbr.org/2024/11/navigating-the-new-geopolitics-of-tech> (Accessed 15 March 2025).

2. Guthrie, D. (2012), *China and Globalization (Global Realities)*, Routledge, London and New York, UK.

3. Huston, N. M. (2024), *The Silk Road After Ukraine: A New Vision for Eurasian Integration (Contemporary Central Asia: Societies, Politics, and Cultures)*, Lexington Books, Lanham, Maryland, USA.

4. Larcon, J.-P. (2017), *New Silk Road: China Meets Europe in The Baltic Sea Region*, WSPC, London, UK.

5. McBride, J., Berman, N. & Chatzky, A. (2023), “China’s Massive Belt and Road Initiative”, available at: <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Accessed 15 March 2025).

6. Nedopil, Ch. (2022), “China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021”, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai. DOI:10.13140/RG.2.2.12834.50887

7. New Silk Road during the war in Ukraine (2022), available at: <https://www.railway.supply/en/new-silk-road-during-the-war-in-ukraine/> (Accessed 15 March 2025).

8. Simpfendorfer, B. (2011), *The New Silk Road: How a Rising Arab World is Turning Away from the West and Rediscovering China*, Palgrave Macmillan, London, UK.
9. Steger, M. B. (2024), *Globalization in the 21st Century*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham, Maryland, USA.
10. Streeck, W. (2024), *Taking Back Control?: States and State Systems after Globalism*, Verso, London and New York, UK.
11. Wei, Zhao (2024), “China and LAC: a transformative partnership”, *Beijing Review*, vol. 45, Nov.7, available at: https://www.bjreview.com/World/202411/t20241104_800382517.html (Accessed 15 March 2025).
12. Zeihan, P. (2022), *The End of the World Is Just the Beginning: Mapping the Collapse of Globalization*, Harper Business, New York, USA.

Стаття надійшла до редакції 29.04.2025 р.