

ЕКОНОМІЧНА ДИПЛОМАТІЯ ТА МІЖНАРОДНЕ ПАРТНЕРСТВО В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Кирчата І.М., канд. екон. наук, доцент

Шершенюк О.М., канд. екон. наук, доцент

Кирчатий Ю.В., здобувач PhD

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку України характеризується глибокими трансформаційними процесами, пов'язаними з відновленням економіки, адаптацією до стандартів Європейського Союзу та інтеграцією у глобальні ринки. У цьому контексті транспортна інфраструктура набуває стратегічного значення, виступаючи ключовим чинником забезпечення мобільності населення, розвитку торгівлі, зміцнення економічної безпеки та територіальної цілісності держави. Відновлення та модернізація транспортної мережі – це не лише технічне завдання, а й важливий елемент міжнародної взаємодії, що вимагає ефективного використання інструментів економічної дипломатії.

Економічна дипломатія сьогодні розглядається як один із найдієвіших механізмів зовнішньої політики, спрямований на просування національних економічних інтересів, залучення інвестицій, розширення ринків збуту та створення умов для міжнародного партнерства. У післявоєнний період саме економічна дипломатія стає інструментом формування позитивного іміджу України, підвищення довіри з боку міжнародних фінансових інституцій і донорів, а також активізації участі країни в європейських транспортних і логістичних ініціативах.

Міжнародне партнерство у сфері розвитку транспортної інфраструктури охоплює широке коло взаємодій – від міжурядових угод і програм допомоги до публічно-приватних проєктів і регіональних ініціатив. Європейський Союз, Європейський інвестиційний банк, ЄБРР, Світовий банк, а також національні агенції з розвитку різних країн стали ключовими партнерами України у процесі модернізації транспортної галузі. Спільні проєкти з відновлення доріг, мостів, залізничних вузлів і логістичних центрів демонструють практичну ефективність поєднання дипломатичних зусиль і економічних механізмів співпраці.

Особливого значення набуває регіональний вимір економічної дипломатії, коли місцеві громади, органи самоврядування та підприємницькі структури виступають активними учасниками міжнародних партнерств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика економічної дипломатії у сфері розвитку транспортної інфраструктури представлена в сучасній науковій літературі досить широко, однак більшість публікацій розкривають окремі її аспекти – макроекономічний ефект від інвестицій у транспорт, моделі міжнародного партнерства, інструменти дипломатичної

взаємодії, а також особливості функціонування транспортних коридорів у контексті глобалізації.

Глибоке дослідження трансформації економічної дипломатії України під впливом сучасних глобальних мегатрендів (цифровізація, зелена економіка, регіоналізація торгівлі та переорієнтація інвестиційних потоків) авторів [1] зосереджена на двох ключових складових економічної дипломатії – інвестиційній і торговельній, які розглядаються як взаємопов'язані механізми реалізації зовнішньоекономічної політики держави. Автори визначають економічну дипломатію як комплекс цілеспрямованих дій держави, спрямованих на просування національних економічних інтересів на зовнішніх ринках через інституційні, інвестиційні та торговельні механізми. У роботі запропоновано класифікацію основних інструментів економічної дипломатії: торговельні (укладання угод про вільну торгівлю, усунення бар'єрів, підтримка експорту); інвестиційні (просування національних проєктів, участь у міжнародних виставках і форумах, захист інвестицій за кордоном); фінансово-кредитні (використання гарантій, кредитів, страхових інструментів експортно-кредитних агентств); інституційні (розвиток торговельних представництв, економічних відділів при посольствах, агенцій залучення інвестицій).

Ця систематизація важлива для подальшого застосування в аналізі міжнародного партнерства у сфері транспорту, оскільки демонструє, як дипломатичні інструменти можуть бути інтегровані у практичні механізми інфраструктурного розвитку.

У роботі [1] згадується інфраструктурна складова – розвиток транспортних, енергетичних і промислових об'єктів як базових елементів інвестиційної привабливості держави. Хоча транспортна тематика не є центральною, автори визнають її ключовим чинником формування сприятливого бізнес-середовища та індикатором економічної стабільності. Саме тому, у контексті цих тенденцій Україна має посилювати дипломатичну активність у транспортній сфері, розвиваючи транзитний потенціал і участь у глобальних логістичних мережах.

В роботі [2] державно-приватне партнерство (ДПП) розглядається як один із ключових інструментів стимулювання інвестиційної активності в стратегічних галузях економіки – транспортній та промисловій інфраструктурі. Авторка підкреслює, що в умовах обмежених бюджетних ресурсів держави саме механізми ДПП дозволяють поєднати можливості державного регулювання та приватного капіталу для досягнення суспільно значущих цілей. Державно-приватного партнерства трактується як системи взаємовідносин між владою та бізнесом, спрямованих на створення, модернізацію або управління інфраструктурними об'єктами на взаємовигідних умовах. Авторка посиляється на досвід країн ЄС, де ДПП стало звичним інструментом реалізації транспортних проєктів (будівництво автомагістралей, логістичних центрів, портів, терміналів тощо). В українських реаліях цей механізм набуває особливого значення у зв'язку з післявоєнною відбудовою та потребою відновлення транспортних коридорів. Окремо наголошується, що ДПП створює умови для формування інноваційних моделей управління інфраструктурою,

зокрема через концесійні угоди, корпоративне партнерство, оренду або спільну експлуатацію об'єктів.

Дослідження підтверджує, що державно-приватне партнерство може стати інституційною основою для відбудови транспортної інфраструктури України, дозволяючи одночасно розвивати промислові зони, логістичні вузли й транспортні коридори. У перспективі механізми ДПП можуть поєднуватись із міжнародним фінансуванням (ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк), що виводить їх на рівень економічної дипломатії – через залучення зовнішніх партнерів до спільних проектів.

У 2024–2025 роках провідні міжнародні фінансові інституції та органи Європейського Союзу представили низку стратегічних звітів, у яких транспортна інфраструктура України визначена одним із головних пріоритетів післявоєнного відновлення. Їхній зміст підтверджує, що саме через інструменти економічної дипломатії – узгодження політик, гарантії, кредитні механізми, донорську координацію – реалізується практичний вимір міжнародного партнерства у сфері транспорту [3-7].

Невирішені складові загальної проблеми. Попри зростання уваги до питань економічної дипломатії та міжнародного партнерства у сфері транспортного розвитку, низка аспектів залишається недостатньо дослідженою або потребує практичного вдосконалення:

- відсутність єдиної стратегії економічної дипломатії у транспортній сфері, адже державна політика у сфері інфраструктурного розвитку часто реалізується фрагментарно;

- обмежена інституційна спроможність регіонів у сфері міжнародної співпраці. Органи місцевого самоврядування та комунальні підприємства, як правило, не мають фахових кадрів і знань з економічної дипломатії, що ускладнює їх участь у програмах міжнародної технічної допомоги та інвестиційних ініціативах;

- практична імплементація технічних стандартів, процедур сертифікації та фінансових інструментів відбувається повільно. Бракує ефективних механізмів фінансування великих інфраструктурних проектів у післявоєнний період;

- відсутність системи моніторингу ефективності міжнародного партнерства. На сьогодні не розроблено прозорих критеріїв оцінювання впливу міжнародних проектів на соціально-економічний розвиток територій, що ускладнює аналіз результативності залучених інвестицій і грантових коштів;

- недостатній рівень цифрової дипломатії та комунікаційного супроводу. Інфраструктурні агенції лише частково використовують потенціал цифрових платформ, інтегрованих баз даних (наприклад, DREAM, Prozorro, eRecovery) для міжнародної презентації проектів і залучення партнерів;

- проблема довіри інвесторів у контексті воєнних ризиків. Незважаючи на гарантії міжнародних фінансових інституцій, більшість приватних інвесторів оцінюють ризики як надто високі;

- відсутність системної аналітики та наукових досліджень у сфері “транспортної дипломатії”. Поняття «транспортна дипломатія» лише формується в українській науковій думці, тоді як у світі воно активно

використовується для позначення комплексних зовнішньоекономічних зусиль щодо розвитку транспортних коридорів і логістичних кластерів.

Формулювання цілей статті. Метою статті є комплексне дослідження теоретичних, інституційних та прикладних аспектів економічної дипломатії як ключового механізму залучення міжнародних партнерств у процес відновлення та модернізації транспортної інфраструктури України. Особлива увага приділена ідентифікації сучасних моделей співпраці державних, фінансових та приватних інституцій, оцінюванню їхнього впливу на стійкість транспортної системи та формуванню науково обґрунтованих рекомендацій щодо посилення дипломатичних інструментів розвитку галузі.

Викладення основного матеріалу дослідження. Аналіз наукових і аналітичних джерел засвідчує, що економічна дипломатія стає ключовим чинником розвитку транспортної інфраструктури через механізми міжнародного партнерства, інтеграції в TEN-T, реалізацію PPP-проектів та використання інструментів міжнародних фінансових інституцій. Проте у вітчизняному науковому дискурсі ще бракує комплексних досліджень, які поєднували б дипломатичний, економічний і регіональний виміри відбудови транспортної системи України.

Сучасна економічна дипломатія має виходити за межі традиційних політичних каналів, перетворюючись на багаторівневу систему міждержавних, міжрегіональних і корпоративних партнерств.

Показовим є дослідження [8], у якому проаналізовано причинно-наслідковий зв'язок між розвитком транспортної інфраструктури та темпами економічного зростання. Автор доводить, що транспортна інфраструктура є каталізатором економічного розвитку, але ступінь її впливу визначається якістю управління, прозорістю інвестиційних процесів і рівнем міжнародної координації. інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають на економічне зростання через такі механізми:

- зменшення торговельних витрат і часу перевезень, що підвищує конкурентоспроможність експорту;
- покращення ринкової доступності (market access) і розширення можливостей для інтеграції у глобальні ланцюги постачання;
- зростання продуктивності завдяки покращенню логістики та ефективнішому розподілу ресурсів;
- індукований ефект зайнятості – розвиток будівництва, сервісів, виробництва матеріалів;
- агломераційні ефекти, коли інфраструктура стимулює урбанізацію, інноваційність і приплив інвестицій.

Усі ці канали безпосередньо пов'язані з економічною дипломатією, адже саме вона забезпечує формування міжнародних угод, гарантій фінансування, спільних інвестиційних програм і технологічних альянсів, що створюють передумови для реалізації таких ефектів.

Для України запропонована в роботі методологія є надзвичайно актуальною, адже дозволяє емпірично підтвердити ефективність участі міжнародних партнерів (ЄБРР, ЄІБ, Світового банку, USAID) у фінансуванні

інфраструктурних проєктів, а також оцінити їх вплив на зростання регіональної економіки, розвиток торгівлі й підвищення транспортної стійкості.

Методологія дозволяє:

- обґрунтувати пріоритети у відновленні транспортної інфраструктури на основі економічної віддачі;
- створити систему моніторингу ефективності міжнародних партнерств, де оцінюється не лише обсяг залучених ресурсів, а й реальний внесок у зростання ВВП і розвиток регіонів;
- використовувати дані для дипломатичного аргументування у перемовинах з міжнародними донорами та інвесторами (ЄС, OECD, EIB, EBRD, USAID) щодо доцільності підтримки конкретних проєктів;
- підвищити прозорість ухвалення рішень у сфері транспортного планування, що зміцнює довіру між Україною та її партнерами.

У публікації [9] здійснено системний огляд економічних ефектів інвестицій у транспортну інфраструктуру. Автор доводить, що позитивний вплив на зростання ВВП та зайнятість є значним лише за умови якісного управління проєктним циклом і належного відбору проєктів. Саме тому, робота актуалізує необхідність створення в Україні єдиної аналітичної системи оцінювання ефективності транспортних проєктів.

Монографія [10] є однією з перших комплексних наукових праць, що формулює концепцію транспортної дипломатії як окремого напрямку міжнародної економічної та політичної взаємодії держав. Авторка пропонує розглядати транспорт не лише як інженерно-економічну систему, а як політичний простір комунікації, координації та стратегічного партнерства. Поняття *transport diplomacy* визначається як система міждержавних і міжінституційних взаємодій, спрямованих на:

- формування спільних правил і стандартів мобільності (технічних, екологічних, безпекових);
- узгодження національних транспортних політик у межах регіональних і континентальних ініціатив;
- координацію інвестиційних програм у транспортну інфраструктуру;
- вирішення транскордонних конфліктів інтересів щодо маршрутів, тарифів, транзиту та екологічного впливу.

Таким чином, транспортна дипломатія – це інституційно закріплена форма економічної дипломатії, де предметом перемовин є не лише торгівля чи інвестиції, а й структура транспортних зв'язків між державами. Саме транспорт є однією із головних «мов перекладу» економічної співпраці, адже через нього проявляються взаємна залежність, довіра та спільна відповідальність партнерів.

Авторка класифікує основні механізми транспортної дипломатії, які охоплюють три рівні:

Міждержавний (урядовий) – укладення міжнародних угод, конвенцій, меморандумів щодо транспортної безпеки, транзиту, митного спрощення та кліматичної політики. У цьому контексті розглядаються угоди в межах ЄС,

ООН (UNECE), OECD та регіональних транспортних співтовариств як ключові платформи дипломатичного узгодження політик.

Інституційний – взаємодія міністерств, агенцій, банків розвитку (ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк), що координують фінансування транспортних проєктів і визначають технічні стандарти. Це безпосередньо стосується практики економічної дипломатії України, де міжнародні фінансові установи виступають не лише донорами, а й співтворцями стратегій відновлення.

Суспільно-корпоративний – залучення бізнесу, громадських організацій, університетів і регіональних структур до розробки проєктів. Цей рівень є основою сучасних публічно-приватних партнерств (PPP), які активно просуваються через дипломатичні канали у межах європейської політики сусідства.

Транспортна дипломатія є розширенням економічної дипломатії у сферу матеріальної мобільності та транскордонної логістики. Якщо економічна дипломатія оперує фінансовими потоками, інвестиціями та торговельними угодами, то транспортна – перетворює ці потоки на фізичну інфраструктуру співпраці.

Транспортна дипломатія інтегрує:

- політику зв'язності (connectivity policy);
- стандарти сталого транспорту і зеленої мобільності;
- цифрові інструменти дипломатії (моніторинг, координаційні платформи, відкриті дані про транспортні коридори);
- інклюзивність та регіональну рівновагу, особливо в постконфліктних регіонах.

Для України впровадження такої концепції відкриває нові можливості позиціонування на міжнародній арені: від об'єкта гуманітарної допомоги до активного суб'єкта транспортної дипломатії Східної Європи, який формує нові маршрути, логістичні вузли й партнерства в межах ініціатив ЄС та G20.

Дана концепція має важливе прикладне значення адже дозволяє:

- концептуально пояснити, чому розвиток транспортної інфраструктури неможливий без дипломатії партнерств;
- інтегрувати у національні стратегії ідеї «інфраструктурної дипломатії» як складової міжнародної безпеки й економічної стабільності;
- обґрунтувати створення спеціалізованих підрозділів транспортної дипломатії при МЗС, Мінінфраструктури та регіональних адміністраціях;
- підкріпити аналітичну частину дослідження ідеєю транспортної інтеграції як дипломатичного процесу, а не лише як інженерного завдання.

Аналіз звітів провідних міжнародних організацій (табл.1) демонструє спільну тенденцію: транспортна інфраструктура стає центральним елементом нової архітектури міжнародної співпраці, а економічна дипломатія виступає механізмом координації зусиль між урядами, фінансовими інституціями та приватним сектором.

Таблиця 1 - Архітектура міжнародного партнерства у транспортній дипломатії України (2024–2025 рр.)

Інституція / ініціатива	Ключові напрями підтримки	Дипломатичні механізми співпраці	Значення для України
World Bank (RDNA3, 2024)	Комплексна оцінка потреб відбудови; транспортна інфраструктура як пріоритет	Координація між Урядом, ЄС, ООН; мобілізація донорів; підтримка міжурядового діалогу щодо пріоритетів фінансування	Формує основу «дипломатії відбудови»; спрямовує партнерів на інвестиції в логістику та відновлення мереж
EBRD (Impact Report, 2024)	Відновлення транспортної та енергетичної інфраструктури; розвиток міського транспорту	Двосторонні угоди з урядом, місцевими громадами; участь у міжнародних конференціях донорів	Приклад ефективної економічної дипломатії: поєднання фінансів, технічних рішень і політичної підтримки
EIB (Global Impact Report, 2024/2025)	Реконструкція транспортних коридорів у межах ініціативи Global Gateway; «зелені» та сталі інвестиції	Партнерство в рамках Global Gateway; участь у визначенні технічних стандартів TEN-T	Стратегічний партнер ЄС у дипломатії стійкого транспорту; впровадження енергозберігаючих технологій
European Commission (EU–Ukraine Solidarity Lanes, 2024)	Тимчасові логістичні маршрути для експорту української продукції; інтеграція в єдиний ринок	Політична координація держав-членів ЄС, митна дипломатія, угоди про транзит	Приклад оперативної транспортної дипломатії: підтримка експорту в умовах війни, зміцнення торгівлі
Transport Community (TEN-T Annual Report, 2024)	Розширення мережі TEN-T на Україну; гармонізація стандартів безпеки та управління	Тристороння дипломатія ЄС–Україна–Балкани; експертні групи з гармонізації технічних вимог	Інституціональна інтеграція України до європейського транспортного простору; узгодження стандартів
Інші партнери (OECD, USAID, G7)	Технічна допомога, цифровізація транспортного управління, підтримка прозорих закупівель	Міжурядові робочі групи, платформи відновлення, дипломатія розвитку	Підвищення якості управління, прозорості та залучення приватного капіталу у відбудову транспорту

**розроблено авторами на основі аналізу джерел [3-7, 11,12]*

Спільними рисами документів є:

- інтеграційний підхід, що поєднує відбудову з довгостроковою стратегією сталого розвитку;
- мультиакторна модель, де взаємодіють державні органи, міжнародні банки, донори та приватні інвестори;
- перехід від фінансової допомоги до партнерства, у якому дипломатичні домовленості трансформуються у практичні проекти;
- посилення регіональної спроможності України як активного учасника європейських транспортних мереж.

Оцінка збитків і потреб на відновлення України (RDNA3), підготовлена Світовим банком спільно з ЄС, ООН і Урядом України, є найбільш комплексним документом, який визначає обсяг відновлювальних потреб у розмірі понад 486 млрд доларів США. Близько 20 % цієї суми (понад 90 млрд дол.) припадає саме на транспортну інфраструктуру – дороги, мости, залізничні колії, аеропорти та логістичні хаби.

Звіт наголошує, що фінансування такого масштабу неможливе виключно за рахунок державних ресурсів, тому ключовим інструментом стають партнерські механізми міжнародного фінансування, зокрема гарантії Світового банку, змішані фінансові інструменти (blended finance) та державно-приватне партнерство (PPP).

Таким чином, RDNA3 підкреслює, що економічна дипломатія повинна бути спрямована не лише на залучення грантових коштів, а й на створення умов для довгострокових інвестицій, що гарантуються міжнародними фінансовими інститутами [3].

Звіт Європейського банку реконструкції та розвитку (EBRD Impact Report 2024) підтверджує, що банк досяг рекордних обсягів інвестування у транспортну та енергетичну інфраструктуру країн Центральної та Східної Європи.

Лише в Україні обсяг фінансування у 2024 році сягнув понад 2,4 млрд євро, з яких значна частка спрямована на відновлення залізничних коридорів, логістичних центрів і міського транспорту.

EBRD позиціонує себе не лише як фінансову установу, а як партнера дипломатичних процесів відбудови – координатора діалогу між урядом, місцевими органами влади та приватними інвесторами. Це є прикладом практичної реалізації економічної дипломатії, коли інвестиції супроводжуються політичними гарантіями, прозорими процедурами закупівель та підвищенням стандартів управління проектами.

Сукупність зазначених інституцій формує модель архітектури транспортної дипломатії України, у якій:

- міжнародні банки розвитку виконують роль фінансових і технічних партнерів;
- Європейська комісія та Transport Community виступають регуляторами інтеграційного процесу;
- міжурядові програми та донори (OECD, USAID та ін.) забезпечують координацію реформ, прозорість і підзвітність.

Таким чином, економічна дипломатія у сфері транспорту еволюціонує у форму інституційної співпраці, де фінансування, політичні домовленості та технічні стандарти взаємопов'язані в єдину систему.

Висновки з проведеного дослідження. Проведене дослідження доводить, що розвиток транспортної інфраструктури України інтегрується в європейську систему і підтримується багаторівневою дипломатичною архітектурою, яка включає фінансові гарантії, технічну допомогу, екологічні стандарти та механізми координації донорів, що свідчить про перехід від моделі донорської допомоги до моделі партнерства й співінвестування.

Проте відсутність єдиної стратегії економічної дипломатії у транспортній сфері, обмежена інституційна спроможність регіонів, недосконалість системи оцінювання ефективності партнерств і слабкий рівень цифрової дипломатії потребують створення національної дорожньої карти розвитку транспортної дипломатії України. Узагальнюючи результати, можна стверджувати, що економічна дипломатія та міжнародне партнерство є взаємодоповнювальними елементами нової парадигми управління транспортною інфраструктурою. Вони формують багаторівневу модель співпраці, у якій інтегруються державні, приватні та міжнародні інституції задля відбудови, модернізації та сталого розвитку транспортної системи України.

Перелік посилань

1. Іващук О. О., Іващук О. В. Інвестиційний та торговельний компоненти економічної дипломатії України в умовах глобальних мегатрендів. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України: зб. наук. пр.* 2023. Вип. 6 (164). С. 47–54. DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-6-7>.
2. Зайцева А. Державне-приватне партнерство як механізм розвитку транспорту та промислової інфраструктури. *Економічний простір*. 2025. № 201. С. 73–78.
3. World Bank. World Bank Group Support to Ukraine (incl. RDNA3). 2024. URL: <https://thedocs.worldbank.org>.
4. EBRD. Impact Report 2024; News release on €2.4 bln in 2024. 2024. URL: <https://www.ebrd.com>.
5. EIB. Global Impact Report 2024/2025. Luxembourg: European Investment Bank, 2025. URL: <https://www.eib.org>.
6. European Commission. EU-Ukraine Solidarity Lanes: Facts and Data. 2024. URL: <https://ec.europa.eu>.
7. Transport Community. TEN-T Annual Report: Indicative Extensions to Ukraine. 2024. URL: <https://www.transport-community.org>.
8. Varghese A. M., Pradhan R. P. Transportation infrastructure and economic growth: Does there exist causality and spillover? A Systematic Review and Research Agenda. *Transportation Research Procedia*. 2025. Vol. 82. P. 2618–2632 (WCTR 2023). DOI: 10.1016/j.trpro.2024.12.208.
9. Välilä T. The economic impact of transport infrastructure: a review of project-level vs. aggregate-level evidence. *Transport Reviews*. 2025. Vol. 45, No. 4. P. 459–481. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2476012>.

10. Ampleman L. Transport Diplomacy: Planning Narratives and Mobility Cooperation. In: *Transport Diplomacy* (chapter). 2025. DOI: 10.4324/9781003581048.
11. EBRD. PPP Regulatory Guidelines Collection. Vol. III. 2024. <https://www.ebrd.com>
12. Deloitte Ukraine. New rules for PPP. 2025. URL: <https://www2.deloitte.com>.

Reference

1. Ivashchuk, O. O., & Ivashchuk, O. V. (2023), Investment and trade components of Ukraine's economic diplomacy in the context of global megatrends. *Socio-Economic Problems of the Modern Period of Ukraine*, No. 6(164), P. 47–54. <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-6-7>
2. Zaitseva, A. (2025), Public-private partnership as a mechanism for developing transport and industrial infrastructure, *Economic Space*, 201, P.73–78.
3. World Bank (2024), World Bank Group support to Ukraine (incl. RDNA3), available at : <https://thedocs.worldbank.org>
4. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) (2024), Impact report 2024; News release on €2.4 billion in 2024, available at : <https://www.ebrd.com>
5. European Investment Bank (EIB) (2025), Global impact report 2024/2025, available at : <https://www.eib.org>
6. European Commission (2024), EU–Ukraine Solidarity Lanes: Facts and data, available at : <https://ec.europa.eu>
7. Transport Community (2024), TEN-T indicative extensions to Ukraine: Annual report, available at : <https://www.transport-community.org>
8. Varghese, A. M., & Pradhan, R. P. (2025), Transportation infrastructure and economic growth: Does there exist causality and spillover? A systematic review and research agenda, *Transportation Research Procedia*, No. 82, P. 2618–2632. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.208>
9. Vålilä, T. (2025), The economic impact of transport infrastructure: A review of project-level vs. aggregate-level evidence, *Transport Reviews*, No. 45(4), P. 459–481. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2476012>
10. Ampleman, L. (2025), Transport diplomacy: Planning narratives and mobility cooperation (Chapter), Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003581048>
11. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) (2024), PPP Regulatory Guidelines Collection (Vol. III), Deloitte Ukraine. (2025), New rules for PPP, available at : <https://www.ebrd.com>; <https://www2.deloitte.com>

УДК 338.47 JEL Classification O10

Кирчата І.М., Шершенюк О.М., Кирчатий Ю.В. ЕКОНОМІЧНА ДИПЛОМАТІЯ ТА МІЖНАРОДНЕ ПАРТНЕРСТВО В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Мета. Сформувати комплексне наукове бачення ролі економічної дипломатії у розвитку транспортної інфраструктури України та обґрунтувати механізми міжнародного партнерства як ключового інструменту післявоєнної відбудови, модернізації та інтеграції країни в європейський транспортний простір. **Методика дослідження.** У роботі застосовано системний підхід, порівняльний аналіз міжнародних аналітичних звітів, контент-аналіз наукових джерел, методи структурно-логічного узагальнення, а також елементи інституційного аналізу для оцінки дипломатичних механізмів співпраці у сфері транспорту. Теоретичні положення підкріплені оглядом сучасних досліджень з транспортної економіки та міждержавного партнерства. **Результати.** В роботі доведено, що транспортна інфраструктура стала одним із ключових пріоритетів міжнародної підтримки України у 2024–2025 рр., а економічна дипломатія перетворилася на інструмент координації між урядами, фінансовими інституціями та приватним сектором. Дослідження розкриває багаторівневу архітектуру партнерства, що охоплює міждержавний, інституційний і корпоративний рівні. Показано, що через дипломатичні домовленості реалізуються фінансові гарантії, технічні стандарти, донорська координація та PPP-механізми, які забезпечують відбудову транспортних коридорів, модернізацію логістичних вузлів і підвищення економічної стійкості регіонів. Окремо систематизовано чинники, що стримують ефективність партнерств: слабка інституційна спроможність регіонів, відсутність єдиної стратегії економічної дипломатії у транспортній сфері, недостатній розвиток цифрової дипломатії та механізмів моніторингу ефективності. **Наукова новизна.** Запропоновано авторську інтерпретацію транспортної дипломатії як спеціалізованого напрямку економічної дипломатії, орієнтованого на розвиток транскордонної мобільності, логістичних коридорів та міжнародних інфраструктурних партнерств. Сформовано теоретичне підґрунтя для виокремлення трирівневої дипломатичної взаємодії (урядовий, інституційний, суспільно-корпоративний рівні). Запропоновано концептуальний підхід до оцінювання ефективності міжнародного партнерства у транспортній сфері через економічні, інституційні та інтеграційні індикатори. **Практична значущість.** Результати дослідження можуть бути використані для формування дорожньої карти транспортної дипломатії України, удосконалення політики у сфері міжнародного партнерства, підготовки проєктів для міжнародних фінансових інституцій, розробки стратегій регіонального розвитку та залучення інвестицій у період післявоєнної реконструкції. Матеріали статті створюють доказову базу для впровадження системи моніторингу ефективності партнерських проєктів у сфері транспортної інфраструктури.

Ключові слова: економічна дипломатія, транспортна дипломатія, міжнародне партнерство, транспортна інфраструктура, післявоєнна відбудова, фінансові інституції, державно-приватне партнерство, міжнародні інвестиції.

UDC 338.47 JEL Classification O10

Kyrchata I., Shersheniuk O., Kyrchatyi Iu. ECONOMIC DIPLOMACY AND INTERNATIONAL PARTNERSHIP IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Goal. To develop a comprehensive scientific understanding of the role of economic diplomacy in the development of Ukraine's transport infrastructure and to substantiate international partnership mechanisms as key instruments for post-war recovery, modernization, and integration of the country into the European transport space. **Research methodology.** The study applies a systemic approach, comparative analysis of international analytical reports, content analysis of academic literature, methods of structural and logical generalization, as well as elements of institutional analysis for assessing diplomatic mechanisms of cooperation in the transport sector. The theoretical framework is supported by a review of contemporary research on transport economics and intergovernmental partnership. **The results.** The study demonstrates that transport infrastructure has become one of the key priorities of international support for Ukraine in 2024–2025, while economic diplomacy has transformed into a coordination instrument linking governments, financial institutions, and the private sector. The research reveals a multilayered architecture of partnership encompassing intergovernmental, institutional, and corporate levels. It shows that diplomatic agreements enable the implementation of financial guarantees, technical standards, donor coordination, and PPP mechanisms that support the restoration of transport corridors, modernization of logistics hubs, and enhancement of regional economic resilience. The study also systematizes factors constraining the effectiveness of partnerships: limited institutional capacity of regions, absence of a unified economic diplomacy strategy in the transport sector, insufficient development of digital diplomacy, and weak mechanisms for monitoring partnership effectiveness. **Scientific novelty.** The study proposes an original interpretation of transport diplomacy as a specialized branch of economic diplomacy focused on developing cross-border mobility, logistics corridors, and international infrastructure partnerships. The authors develop a theoretical basis for distinguishing three levels of diplomatic interaction (governmental, institutional, and socio-corporate). A conceptual approach to evaluating the effectiveness of international partnership in the transport sector is proposed, based on economic, institutional, and integration indicators. **Practical significance.** The findings can be used to develop a roadmap for Ukraine's transport diplomacy, improve policy in the field of international partnership, prepare project proposals for international financial institutions, design regional development strategies, and attract investment during post-war reconstruction. The article provides an evidence base for establishing a system to monitor the effectiveness of partnership projects in the field of transport infrastructure.

Keywords: economic diplomacy, transport diplomacy, international partnership, transport infrastructure, post-war recovery, financial institutions, public–private partnership, international investments.

Відомості про авторів / About the Authors

Кирчата Ірина Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: kirchatayairina@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0270-1586>. Моб. 0506690096.

Kyrchata Iryna – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Шершенюк Олена Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: sheralyona@gmail.com; ORCIDID: <https://orcid.org/0000-0002-9959-2725>. Моб. 0501513009.

Shersheniuk Olena – Candidate of Science (Economics), Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate Professor, Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.

Кирчатий Юрій Володимирович – здобувач PhD кафедри економіки і підприємництва, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків, Україна; Моб. 0505806718.

Kyrchatyi Iurii – graduate student of the Department of Economics and Entrepreneurship Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine.