

DOI 10.31558/2307-2318.2025.2.17

УДК 339.9

JEL Classification: F 00, O 52

ОРЕХОВА Тетяна

д.е.н., професор кафедри міжнародних економічних відносин
Донецького національного університету імені Василя Стуса

ORCID ID: 0000-0003-3650-5935

t.oriekhova@donnu.edu.ua

КУЗНЕЦОВ Олександр

аспірант кафедри міжнародного менеджменту
КНЕУ імені Вадима Гетьмана, Київ, Україна

ORCID ID: 0009-0003-1903-2360

kuznyetsov.o@gmail.com

ПРОГРАМА «CONNECTING EUROPE FACILITY»**ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ
У МЕРЕЖІ ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ СПІВПРАЦІ**

У статті розглянуто роль програми «Механізм «Сполучення Європи» (англ. Connecting Europe Facility, CEF) як ключового фінансового інструменту Європейського Союзу, спрямованого на розвиток інтегрованої транспортної, а також енергетичної та цифрової інфраструктури. Проаналізовано значення транс'європейської транспортної мережі (англ. Trans-European Transport Network, TEN-T) у формуванні єдиного європейського простору мобільності, соціальної згуртованості та економічної цілісності, а також її вплив на реалізацію Європейської зеленої угоди через пріоритетність екологічно дружніх видів транспорту. Особливу увагу приділено фінансовим механізмам та результатам програми CEF у періодах 2014–2020 та 2021–2027 років, зокрема у контексті масштабних інфраструктурних проєктів, що реалізуються у країнах-членах ЄС. Охарактеризовано приклади успішної реалізації CEF-проєктів у Польщі, яка є одним із найбільших бенефіціарів програми в Центральній-Східній Європі. Відзначено, що інвестиції у розвиток залізничного і автомобільного транспорту, портової інфраструктури та мультимодальних терміналів безпосередньо вплинули на зростання експортно-імпортних потоків, зниження логістичних витрат і посилення торговельних позицій країни на ринку ЄС. Підтверджено, що ефективність реалізації програмних проєктів у Польщі сприяла підвищенню її конкурентоспроможності та забезпечила позитивний приклад для України. Запропоновано напрями можливої участі України у програмі CEF, що включають модернізацію прикордонної та залізничної інфраструктури, будівництво інтермодальних терміналів, адаптацію залізничних колій до європейських стандартів, а також впровадження цифрових рішень у сфері логістики. Обґрунтовано, що реалізація таких проєктів сприятиме інтеграції української транспортної системи до TEN-T, забезпечить зростання транскордонної мобільності, підвищить ефективність зовнішньої торгівлі та стане важливим чинником посилення економічної стійкості України в умовах посткризового відновлення.

Ключові слова: Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TEN-T), транспортна інфраструктура, Європейський Союз, транскордонне

співробітництво, європейська інтеграція, конкурентоспроможність, міжнародна економічна співпраця.

Рис. – 3, Літ. – 25

Oriekhova Tetiana

Dr. of Economics, professor of International Economic Relations Department

Vasyl' Stus Donetsk National University, Ukraine

e-mail: t.oriekhova@donnu.edu.ua

Kuznietsov Oleksandr

Postgraduate Student of International Management Department

KNEU named after Vadym Hetman Kyiv, Ukraine

e-mail: kuznietsov.o@gmail.com

**THE “CONNECTING EUROPE FACILITY” PROGRAM
AS A FACTOR OF IMPROVING UKRAINE’S COMPETITIVENESS
IN THE TRANS-EUROPEAN ECONOMIC COOPERATION NETWORK**

The article examines the role of the Connecting Europe Facility (CEF) program as a key financial instrument of the European Union aimed at developing integrated transport, energy, and digital infrastructure. It examines the significance of the Trans-European Transport Network (TEN-T) in fostering a unified European space of mobility, social cohesion, and economic integration, as well as its influence on the implementation of the European Green Deal through the prioritization of environmentally friendly modes of transportation. Particular attention is paid to the financial mechanisms and results of the CEF program in the periods 2014–2020 and 2021–2027, particularly in the context of large-scale infrastructure projects implemented in EU member states. Examples of successful CEF projects in Poland, one of the largest beneficiaries of the program in Central and Eastern Europe, are described. It is noted that investments in the development of rail and road transport, port infrastructure, and multimodal terminals have directly contributed to the growth of export and import flows, a reduction in logistics costs, and a strengthening of the country's trading position in the EU market. It was confirmed that the effective implementation of program projects in Poland contributed to increasing its competitiveness and provided a positive example for Ukraine. Possible areas of Ukraine's participation in the CEF program have been proposed, including the modernization of border and railway infrastructure, the construction of intermodal terminals, the adaptation of railway tracks to European standards, and the introduction of digital solutions in logistics. It has been substantiated that the implementation of such projects will contribute to the integration of the Ukrainian transport system into TEN-T, ensure the growth of cross-border mobility, increase the efficiency of foreign trade, and become an important factor in strengthening Ukraine's economic stability in the context of post-crisis recovery.

Keywords: Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TEN-T), transport infrastructure, European Union, cross-border cooperation, European integration, competitiveness, international economic cooperation.

Fig. – 3, Ref. – 25

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку європейського простору мобільності та поглиблення економічної інтеграції між державами зростає значення ефективної транспортної інфраструктури як ключового чинника забезпечення конкурентоспроможності, економічного зростання та соціальної згуртованості. Незважаючи на значні успіхи ЄС у розбудові TEN-T, залишаються суттєві виклики,

пов'язані з ліквідацією інфраструктурних «вузьких місць», інтеграцією периферійних регіонів, переходом до екологічно сталих перевезень та цифровізацією логістичних процесів. Для України проблема набуває особливої актуальності у контексті посткризового відновлення, зростання обсягів транскордонної торгівлі та необхідності підвищення пропускної спроможності транспортних коридорів. Участь у програмі CEF є важливим практичним інструментом вирішення цих завдань, адже це відкриває можливості для модернізації інфраструктури, зменшення логістичних витрат, покращення доступу до європейських ринків та зміцнення позицій України у спільному економічному просторі.

Аналіз досліджень і публікацій. Міжнародна наукова література підкреслює системний характер транспортної інтеграції: Ж. Родріг, канадський професор кафедри глобальних досліджень і географії в Hofstra University (США), досліджує просторову логіку коридорів, портів і мультимодальних ланцюгів, що є фундаментом для оцінки впливу TEN-T і програм фінансування, таких як CEF [1]. Британський професор у Д. Беністер акцентує увагу на зв'язку транспорту та стійкого розвитку, що важливо для «зеленої» компоненти CEF і цілей Європейської зеленої угоди [2]. Серед вітчизняних дослідників О. Кравченко у своїй праці аналізує фінансові бар'єри і можливості модернізації транспортного сектору в Україні [3]. Українська науковиця Л. Рибальченко висвітлює конкретні напрями підвищення ефективності та продуктивності залізничної інфраструктури [4], а Н. Панченко пропонує концептуальні підходи до підвищення якості залізничних послуг, що релевантно для аналізу логістичних стандартів і соціальної відповідальності інфраструктурних проєктів [5].

Таким чином, існує поєднання теоретичних робіт закордонних науковців, які визначають загальні моделі та виклики транспортної інтеграції, і вітчизняних досліджень, які фокусуються на українському контексті: фінансуванні, стандартизації з ЄС, якості логістичних послуг. Це створює базу для подальшого аналізу можливостей застосування програми CEF в Україні.

Метою статті є аналіз ролі програми CEF у формуванні спільного європейського транспортного простору та визначення перспектив їх застосування в Україні.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри значні успіхи програми CEF у розвитку TEN-T, залишаються невирішеними питання повної інтеграції транспортної інфраструктури країн Східного партнерства, зокрема України, до європейських логістичних коридорів. Недостатня кількість інтермодальних терміналів, різниця стандартів залізничної колії, обмежена пропускна спроможність прикордонних пунктів створюють суттєві бар'єри. Ці аспекти потребують додаткового дослідження та розробки практичних механізмів їх подолання для ефективної інтеграції України до європейського простору мобільності.

Методика дослідження. У дослідженні застосовано системний підхід до аналізу розвитку програми CEF та її впливу на конкурентоспроможність країн ЄС і перспективи для України. Використано методи порівняльного аналізу, статистичної обробки та узагальнення даних, наданих індійським дослідницьким центром «Mordor Intelligence», Європейським виконавчим агентством з питань змін клімату, інфраструктури та навколишнього середовища (англ. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, CINEA), статистичною службою Європейської Комісії «Eurostat», Державною службою статистики України, іспанським цифровим центром знань «PierNext» та Європейською Комісією.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах транскордонного співробітництва, мобільність відіграє провідну роль у розвитку зовнішньої торгівлі та формуванні спільного економічного простору. Для Європейського Союзу, як прикладу інтеграційного об'єднання, учасниками якого є держави з різним рівнем економічного

розвитку та географічними особливостями, інтегрована транспортна система виступає необхідною умовою досягнення економічної цілісності та соціальної згуртованості.

Єдиний європейський простір передбачає вільний рух товарів, послуг, капіталу та населення завдяки розвинутій інфраструктурі, що усуває «транспортні бар'єри», які залишилися після розширення ЄС на схід; сприяє соціально-економічному вирівнюванню регіонів, а також підсилює енергетичну та продовольчу безпеку завдяки безперервності постачання.

Особливе значення мають коридори, що інтегрують країни Центральної та Східної Європи з економічно розвиненими державами Західної Європи. Крім того, вони є каналами транзиту для торгівлі з країнами Східного партнерства, зокрема з Україною.

У даному контексті одним із ключових інструментів просторової інтеграції в ЄС є, TEN-T, що являє собою комплексну систему автомобільних, залізничних, водних, повітряних та мультимодальних шляхів, які покликані об'єднати транспортну інфраструктуру держав-членів ЄС у єдину мережу та забезпечити ефективне функціонування внутрішнього ринку. Згідно з Європейською Комісією, TEN-T є основою економічної, соціальної та територіальної згуртованості Європи, що сприяє зменшенню регіональних дисбалансів і стимулює конкурентоспроможність у глобальному масштабі [6]. Серцевиною політики TEN-T є, так звані, дев'ять транспортних коридорів, які забезпечують зв'язок між головними вузлами Європи та інтегрують периферійні території до основних економічних центрів ЄС. Серед них особливу роль відіграють:

- Балтійсько-Адріатичний коридор, що з'єднує польські та балтійські порти з Адріатичним морем через Чехію, Словаччину й Австрію;
- Середземноморський коридор, що простягається від Іспанії та Португалії через Францію й Італію до Словенії і Хорватії;
- Східно-Середземноморський коридор, який поєднує Центральну Європу з Балканами, Грецією та Кіпром.

Крім того, TEN-T є одним з факторів здійснення «зеленої» політики, оскільки пріоритетом розвитку мережі є залізничні перевезення, інтермодальні термінали та цифровізація логістики. Це відповідає цілям Європейської зеленої угоди (англ. European Green Deal), що передбачає скорочення викидів парникових газів від транспорту на 90% до 2050 року [7].

Розвиток TEN-T у ЄС забезпечується за рахунок поєднання кількох джерел фінансування: національних бюджетів держав-членів, коштів Європейського інвестиційного банку, структурних фондів та спеціальних програм Євросоюзу. За даними індійського дослідницького центру «Mordor Intelligence», обсяг європейського ринку будівництва транспортної інфраструктури у 2025 році становить \$ 305,0 млрд, а до 2030 року прогнозується збільшення на до \$ 373,6 млрд, що відображає середньорічний темп зростання (англ. Compound Annual Growth Rate, CAGR) у 4,14% за цей період [8]. Відповідне нарощення зумовлене рекордним фінансуванням ЄС, зокрема траншем у розмірі \$ 7,7 млрд від програми CEF у 2024 році. Як зазначає CINEA, започаткована Єврокомісією у 2014 році, програма CEF є одним із ключових фінансових інструментів розширення TEN-T на території Європи. Головна мета програми полягає у сприянні створенню ефективної, сталої та інтегрованої транспортної, енергетичної і цифрової інфраструктури [9].

Програма поділяється на два основні періоди: CEF 2014-2020 і CEF 2021-2027. Під час першого періоду було започатковано механізм надання цільових грантів та профінансовано велику кількість проєктів; другий – характеризується збільшеним

бюджетом і фокусом на «зелену» трансформацію, цифровізацію та військово-цивільну мобільність (англ. Military mobility⁵), а також на проєкти «Missing links»⁶.

У період з 2014 по 2020 роки, Координаційний комітет програми CEF призначив, близько, € 23,2 млрд грантів на співфінансування реалізації, біля, 900 інфраструктурних проєктів. Європейська комісія відзначає, що на період з 2021 по 2027 роки запланований бюджет програми становить, близько, € 33,7 млрд (включно з енергетичною й цифровою сферами), де фінансування транспортної складової очікується на рівні, до € 25,8 млрд, з яких значна частина (понад € 21,0 млрд) вже була розподілена під час проведення чергового відбору інфраструктурних проєктів упродовж 2021-2024 років [12].

Швидке узгодження політики впровадження основної частини TEN-T до 2030 року створило довгострокову чергу інфраструктурних проєктів. Яскравим прикладом функціонування програми CEF є співфінансування на рівні € 2,3 млрд будівництва 55 км тунеля «Brenner Base», що проходитьиме в г. Альпах та з'єднає Австрію з Італією. Після завершення проєкту, тунель має можливість стати одним із найдовших підземних сполучень у світі та дозволить перерозподілити щорічний транзитний рух близько 2,5 млн вантажівок й 50,0 млн тонн вантажів через перевал з автодорожнього шляху на залізничний [13]. Іншим прикладом є проєкт з будівництва прикордонного коридору між Францією та Італією, а саме залізничної лінії в тунелі «Mont d'Ambin Base», на який упродовж 2023-2024 років, за даними іспанського цифрового центру знань «PierNext», із структурного фонду програми CEF було виділено грантовий пакет у розмірі близько € 764,0 млн, що дасть змогу запровадити високошвидкісне залізничне пасажирське та вантажне сполучення між двома країнами [14]. Інтеграція балтійських країн до TEN-T тісно пов'язана із транскордонним проєктом «Rail Baltica» – будівництво, близько, 870 км залізничної лінії європейського стандарту, що за прогнозами експертів проєкту згенерує € 23,4 млрд соціально економічних вигод, включаючи створення робочих місць, скорочення часу подорожі до семи годин між м. Таллінн (Естонія) та м. Варшава (Республіка Польща), а також зниження аварійності за рахунок закріплення тенденції переходу в Європі від повітряного сполучення до залізничного [15]. Підтримка програми CEF поширювалась на суттєве фінансування ключових ділянок проєкту «Rail Baltica», а також розробку проєктно-кошторисних документацій.

Провідним учасником програми CEF серед країн-реципієнтів грантових коштів традиційно виділяють Польщу (найактивніший бенефіціар у Центрально-Східній Європі), а також великі інфраструктурні ініціативи з Італії, Іспанії, Нідерландів і Німеччини. Лідерство Польщі у даному випадку також підкреслює міністр розвитку фондів та регіональної політики країни – Гжегож Пуда: «Польща є однією з найуспішніших країн Європи з точки зору залучення коштів ЄС, а також надійним партнером Єврокомісії, яка наголошує, що переможцем у конкурсах є країна, яка пропонує ґрунтовні проєктні пропозиції та вчасно їх реалізує» [16]. Саме за підтримки структурного фонду програми CEF Польща досягла значних успіхів в реалізації трьох економічно важливих проєктів: модернізація швидкісних залізничних ліній на півдні країни та підготовка інтеграції до «Rail Baltica», розвиток портової інфраструктури на Балтійському узбережжі у м. Гданськ і м. Гдиня, а також створення сучасних мультимодальних терміналів і під'їзних шляхів.

Фінансування модернізації залізничного сектору Польщі в рамках програми CEF на рівні, понад € 900,0 млн, сприяло підвищенню швидкості руху, електрифікації

⁵ Military mobility – пристосування транспортної інфраструктури ЄС для подвійного (цивільного і військового) використання [10].

⁶ Missing links – недобудовані або відсутні відрізки ключових транспортних коридорів TEN-T, які заважають цілісному функціонуванню мережі [11]

окремих ділянок колій та збільшення пропускної спроможності для вантажних потягів [17]. Морські порти у м. Гданськ та м. Гдиня отримали фінансування з фонду програми СЕФ на поглиблення підхідних каналів, реконструкцію причалів і створення умов для прийому великогабаритних суден та контейнеровозів [18]. Реконструкція залізничних під'їздів до портів, нові термінали й розбудова «Roll-on/Roll-off»⁷ комунікацій, в тому числі за рахунок ресурсів програми СЕФ, збільшує темпи перевалки вантажів між різними видами транспорту на території Польщі, сприяє зниженню логістичних витрат, та підвищенню надійності ланцюгів постачання – прямо стимулюючи зростання торгівлі.

Згідно з даними статистичної служби Європейської Комісії «Eurostat» (Рис. 1) Польща залишається у рейтингу топ-10 країн торговельних партнерів ЄС упродовж останніх 10 років за рахунок активної модернізації транспортної інфраструктури. Частка експорту товарів з Польщі до Євросоюзу, серед інших країн інтеграційного об'єднання, демонструє стале зростання на 1,7% з 4,8% у 2014 році до 6,5% у 2024 році. Схожа тенденція зберігається і в частині імпорту товарів, де спостерігається зростання на 1,3% ввезення товарів до Польщі з країн ЄС від 4,7% у 2014 році до 6,0% у 2024 році.

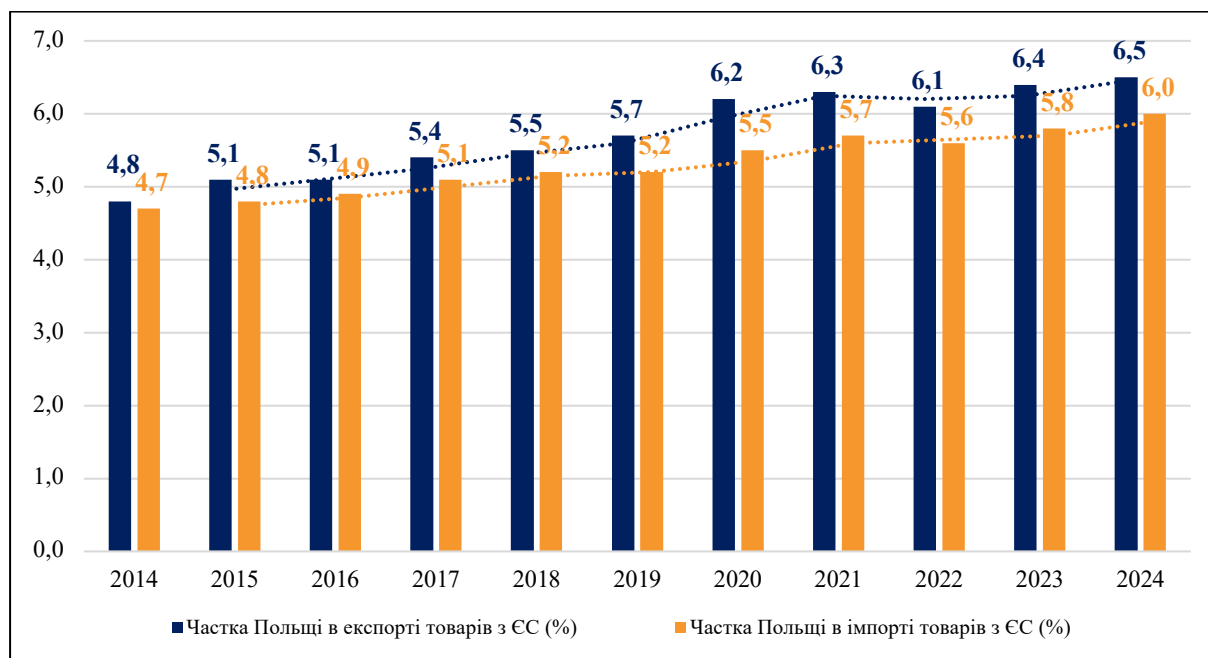


Рисунок 1 – Частка Польщі в структурі торгівлі товарами з ЄС за 2014-2024 роки (%)

Джерело: складено автором на основі: [20, 21]

Крім того, впровадження на території Польщі інфраструктурних проєктів, реалізація яких відбувається в рамках програми СЕФ, позитивно впливає на підвищення пропускної здатності транспортних коридорів і розвиток експортних ланцюгів (Рис. 2). Так, згідно статистичних оцінок служби «Eurostat», експорт товарів з Польщі до країн ЄС збільшився більше ніж удвічі (+120,6%) з € 117,7 млрд у 2014 році до € 259,7 млрд у 2024 році. При цьому, пік динаміки зростання спостерігається у 2023 році (+123,8%), де показник експорт товарів сягнув € 263,4 млрд, коли було завершено роботу першої

⁷ Roll-on/Roll-off – спосіб морського перевезення, за якого транспортні засоби самостійно заїжджають і з'їжджають пандусами на судні та фіксуються на палубі, щоб запобігти їх зсуву [19].

фази програми CEF та розпочато підготовку до другої фази. Імпорт товарів до Польщі з країн Євросоюзу також демонструє тренд зростання на 109,5% за останні 10 років, де ввезення товарів у 2014 році було на рівні € 112,7 млрд, а у 2024 році – € 236,1 млрд. Варто відзначити, що баланс зовнішньої торгівлі товарами Польщі з ЄС залишається на додатному рівні і демонструє стійку динаміку росту у більш ніж 4,5 рази (+369,7%) упродовж періоду дослідження з € 5,0 млрд у 2014 році до € 23,6 млрд у 2024 році.

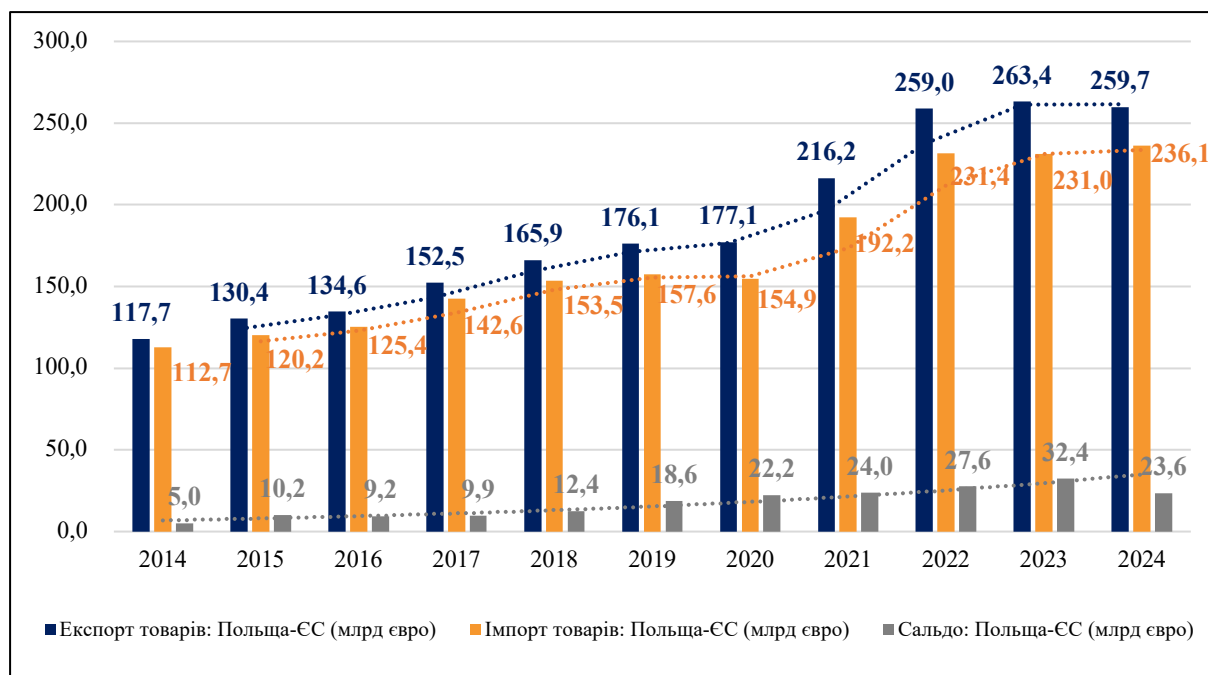


Рисунок 2 - Динаміка торгівлі між Польщею та ЄС за 2014-2024 роки (млрд євро)

Джерело: складено автором на основі: [22, 23]

Таким чином, завдяки участі в програмі CEF, Польща отримує можливість реалізовувати масштабні проекти з будівництва та модернізації залізничних ліній, автомобільних магістралей, портів тощо, що формує «хребет» її транспортної системи, який є інтегрованим до коридорів TEN-T та сприяє зростанню обсягів торгівлі з ЄС.

На відмінну від Республіки Польща, Україна не є повноправним учасником Європейського Союзу, але стрімко намагається пройти шлях інтеграції до нього, перебуваючи на етапі переговорів щодо членства після отримання статусу кандидата на вступ до ЄС від 23 червня 2022 року. Євросоюз залишається одним з найбільших партнерів України в частині її зовнішньоекономічної діяльності, особливо після підписання Угоди про асоціацію між сторонами від 21 березня 2014 року та запровадження Поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі від 01 січня 2016 року. Згідно даних Державної служби статистики України (Рис.3), обсяги експорту товарів з України до ЄС відображають позитивну динаміку зростання з 2014 по 2024 роки, збільшившись на 46,0% з € 17,0 млрд до € 24,8 млрд відповідно. Імпорт товарів до України з Євросоюзу зберігає тенденцію нарощення, збільшившись на 69,5% з € 21,1 млрд у 2014 році до € 35,7 млрд у 2024 році. Сальдо торговельного балансу між Україною та ЄС, у порівнянні з польським кейсом, залишається на від'ємному рівні і демонструє, що в середньому, за останні 10 років, експорт товарів з України до ЄС поступається імпорту, в середньому, на 21,1%. Крім того, накопичення від'ємного значення зовнішньоторговельного балансу України по відношенню до країн Євросоюзу з € 0,9 млрд до € -10,9 млрд, особливо помітне, починаючи з 2022 року, на тлі

повномасштабного вторгнення на територію України з боку РФ, коли структура внутрішніх та зовнішніх транспортних перевезень стала викликом для країни та потребує невідкладних рішень.

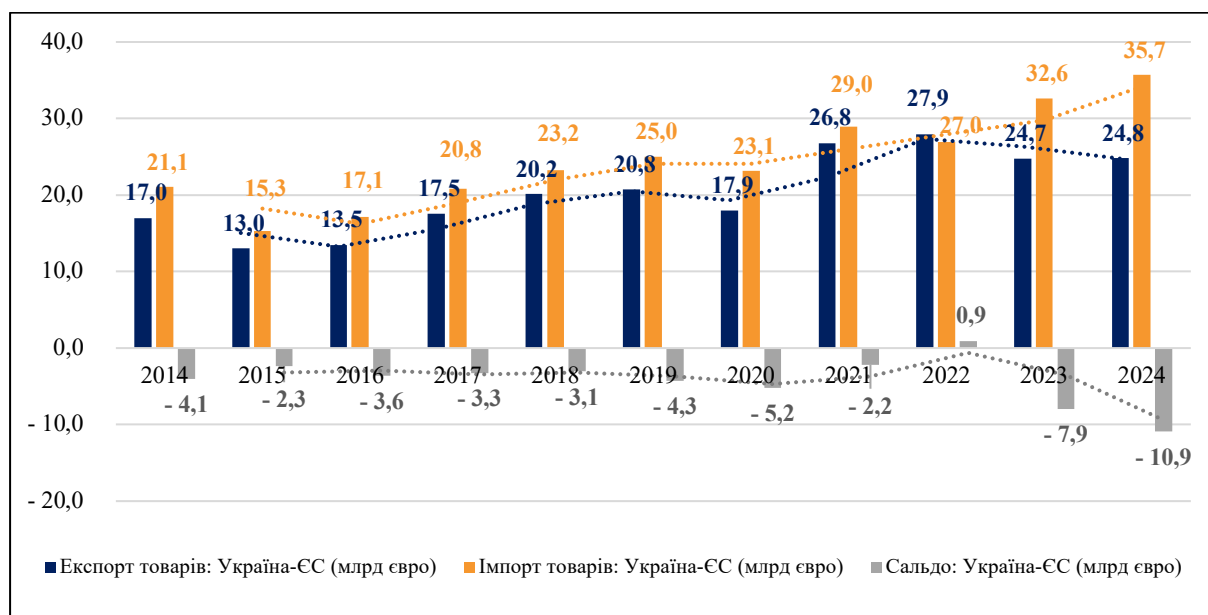


Рисунок 3 - Динаміка торгівлі товарами між Україною та ЄС за 2014-2024 роки (млрд євро)

Джерело: складено автором на основі: [24]

В умовах блокади портів Чорного і Азовського морів, вага морського транспортування товарів в Україні скоротилась на 8,5% в експорті та на 1,2% – в імпорті [25], спричинивши значне навантаження на залізничні та автомобільні торговельні шляхи, які залишились відкритими для руху товарів і населення в обох напрямках між Україною та країнами ЄС через західноукраїнський сухопутний кордон. Проте, українська інфраструктура не була достатньо підготовленою до обробки та перевалки великих обсягів вантажів, транспортування яких раніше здійснювалось через морські порти. Зокрема, різниця залізничної колії, (в Україні використовується завширшки 1520 мм, а європейський стандарт – 1435 мм), відсутність достатньої кількості інтермодальних терміналів, дефіцит модернізованих пунктів пропуску тощо пояснюють тенденцію до скорочення експорту на 11,0% в структурі зовнішньої торгівлі товарів України з Євросоюзом, починаючи з 2022 року (Рис. 3).

За даних обставин, участь Польщі в програмі CEF є безумовним прикладом для наслідування, який Україна може використати для реалізації відповідних інфраструктурних проєктів, що дозволить підвищити швидкість, надійність і економічну ефективність перевезень та допоможе українським експортерам і імпортерам скоротити витрати й отримати прямий доступ до ринків, сприяючи зростанню торговельного співробітництва з Євросоюзом. У 2019 році Європейською Комісією було надано позитивну оцінку стосовно розширення співробітництва між країнами ЄС і Україною, а також було запрошено українську сторону до участі в програмі CEF з метою реалізації проєктів, які сприятимуть галузевій інтеграції України до Євросоюзу.

Одним з перспективних векторів діяльності України в рамках програми CEF, є проєкти, які забезпечать безперерйне транскордонне співробітництво із сусідніми

країнами ЄС та належний доступ до ринку товарів і послуг на території Європи, зокрема:

- реконструкція прикордонних пунктів пропуску на кордоні з Республікою Польща (наприклад, ст. Мостиська, ст. Ягодин);
- будівництво інтермодальних терміналів біля західного кордону України (ст. Ковель, ст. Чоп);
- модернізація залізничних колій до європейських стандартів ширини 1435 мм та їх електрифікація (ділянки вантажних та пасажирських перевезень: ст. Ковель – ст. Ягодин – державний кордон України, ст. Львів – ст. Скнилів – ст. Мостиська, ст. Ужгород – ст. Чоп);
- дослідження необхідності будівництва нових залізничних і автомобільних доріг;
- закупівля та встановлення перевантажувального обладнання для розвитку вантажного та пасажирського сполучення з Євросоюзом.

Висновки. Проведений аналіз функціонування програми CEF засвідчує, що цілеспрямоване фінансування інфраструктурних проєктів відіграє критично важливу роль у підвищенні ефективності транспортної системи ЄС, сприяючи зміцненню економічної конкурентоспроможності та динамічному зростанню зовнішньої торгівлі. Досвід Польщі демонструє успішну реалізацію масштабних транспортних коридорів, модернізацію залізничних колій, розвиток портової та мультимодальної інфраструктури, що безпосередньо впливає на обсяги експорту та імпорту. Впровадження інфраструктурних проєктів шляхом залучення інвестицій, зокрема, за рахунок участі в програмі CEF, дозволить інтегрувати українські логістичні шляхи до коридорів TEN-T, підвищити пропускну спроможність, диверсифікувати навантаження на пасажирські і вантажні перевезення, та забезпечити конкурентоспроможність національних галузей економіки в умовах посткризового відновлення.

Перспективи подальших досліджень можуть бути спрямовані на аналіз ефективності інтеграції української транспортної інфраструктури до мережі TEN-T, оцінку економічного та екологічного впливу реалізації проєктів в рамках програми CEF, а також визначення пріоритетів розвитку транскордонних логістичних коридорів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. J. Rodrigue. (2020). Географія транспортних систем, 5-те видання, 480 с. doi.org/10.4324/9780429346323.
2. D. Banister. (2008). Парадигма сталого розвитку мобільності: Транспортна політика. Журнал Всесвітньої конференції з досліджень у галузі транспорту, том 15, випуск 2, 73-80. doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005.
3. О. Кравченко. (2017). Перспективи інноваційного розвитку залізничного транспорту в Україні: фінансові аспекти. Журнал «Економіка промисловості» № 2 (78), 22-36. doi: 10.15407/econindustry2017.02.022.
4. Л. Рибаченко. (2016). Визначення основних напрямків підвищення ефективності роботи залізниць. Науковий журнал «ScienceRise», Том 8, № 2, 37-41. doi.org/10.15587/2313-8416.2016.76450.
5. Н. Панченко. (2018). Теоретична концепція управління якістю залізничних транспортних послуг за принципами соціальної відповідальності. Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Економіка», 5 (2), 35-41. doi.org/10.31339/2313-8114-2018-2(10)-35-41.
6. Trans-European Networks – guidelines. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/135/trans-european-networks-guidelines>

7. The EU transport sector and its contribution to reaching climate neutrality. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/overview_en

8. Europe Transportation Infrastructure Construction Market Size & Share Analysis - Growth Trends and Forecast (2025 - 2030). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/europe-transportation-infrastructure-construction-market>

9. CEF Programme Sectors. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

10. The Diplomatic Service of the European Union. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.eeas.europa.eu/eeas/military-mobility-0_en

11. Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders

12. Connecting Europe Facility. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en

13. The Brenner Base Tunnel: shifting Alpine traffic from road to rail. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18_en

14. European investment in transport: the results of the CEF 2023 call for proposals. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/governance/results-connecting-europe-facility>

15. About the Rail Baltica project. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/finances>

16. Poland as the biggest beneficiary of CEF2 Transport funds - we will receive over PLN 4 billion for investments. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.gov.pl/web/funds-regional-policy/poland-as-the-biggest-beneficiary-of-cef2-transport-funds---we-will-receive-over-pln-4-billion-for-investments>

17. PKP PLK obtains more than EUR 900 million from CEF2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.railwaypro.com/wp/pkp-plk-obtains-more-than-eur-900-million-from-cef2>

18. Modernising the port of Gdansk. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cinea.ec.europa.eu/featured-projects/modernising-port-gdansk_en

19. Statistics Explained. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Roll_on_-_roll_off

20. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18137623/default/table

21. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18137623/default/table

22. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18143326/default/table

23. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18143337/default/table

24. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами з країнами ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zd/ztt_ES/ztt_es_u/arh_ztt_es_2024_u.html

25. Розподіл експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/new/arh_r_tr_u.html

REFERENCES

1. J. Rodrigue. (2020). The Geography of Transport Systems, 5th Edition, 480 p. doi.org/10.4324/9780429346323.

2. D. Banister. (2008). The sustainable mobility paradigm: Transport Policy. A journal of the World Conference on Transport Research Society, Volume 15, Issue 2, 73-80. doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005.

3. O. Kravchenko. (2017). Perspectives of innovation development of railway transport in Ukraine: financial aspects. Economy of industry journal №2 (78), 22-36. doi: 10.15407/econindustry2017.02.022.

4. L. Rybachenko. (2016). Defining the main directions for improving the performance of the railways. Scientific Journal «ScienceRise», Volume 8, № 2, 37-41. doi.org/10.15587/2313-8416.2016.76450.

5. N. Panchenko. (2018). The Theoretical Concept of Quality Management of Railway Transport Services on the Principles of Social Responsibility. Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series “Economics”, 5 (2), 35-41. doi.org/10.31339/2313-8114-2018-2(10)-35-41.

6. Trans-European Networks – guidelines. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/135/trans-european-networks-guidelines>

7. The EU transport sector and its contribution to reaching climate neutrality. [Electronic resource]. – Access mode: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/overview_en

8. Europe Transportation Infrastructure Construction Market Size & Share Analysis - Growth Trends and Forecast (2025 - 2030). [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/europe-transportation-infrastructure-construction-market>

9. CEF Programme Sectors. [Electronic resource]. – Access mode: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

10. The Diplomatic Service of the European Union. [Electronic resource]. – Access mode: https://www.eeas.europa.eu/eeas/military-mobility-0_en

11. Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders

12. Connecting Europe Facility. [Electronic resource]. – Access mode: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en

13. The Brenner Base Tunnel: shifting Alpine traffic from road to rail. [Electronic resource]. – Access mode: https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18_en

14. European investment in transport: the results of the CEF 2023 call for proposals. [Electronic resource]. – Access mode: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/governance/results-connecting-europe-facility>

15. About the Rail Baltica project. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/finances>

16. Poland as the biggest beneficiary of CEF2 Transport funds - we will receive over PLN 4 billion for investments. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.gov.pl/web/funds-regional-policy/poland-as-the-biggest-beneficiary-of-cef2-transport-funds---we-will-receive-over-pln-4-billion-for-investments>

17. PKP PLK obtains more than EUR 900 million from CEF2. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.railwaypro.com/wp/pkp-plk-obtains-more-than-eur-900-million-from-cef2>

18. Modernising the port of Gdansk. [Electronic resource]. – Access mode: https://cinea.ec.europa.eu/featured-projects/modernising-port-gdansk_en

19. Statistics Explained. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Roll_on_-_roll_off

20. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18137623/default/table

21. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18137623/default/table

22. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18143326/default/table

23. Intra and Extra-EU trade by Member State and by product group. [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intratrd__custom_18143337/default/table

24. Geographical structure of foreign trade in goods with EU countries. [Electronic resource]. – Access mode: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zd/ztt_ES/ztt_es_u/arh_ztt_es_2024_u.html

25. Distribution of exports and imports of goods by mode of transport. [Electronic resource]. – Access mode: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/new/arh_r_tr_u.html