

УДК 339.924:338.4
JEL: F15; H54; R42
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-6-376-388>

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО МЕРЕЖІ TEN-T У КОНТЕКСТІ РЕКОНСТРУКТИВНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

©2026 НИКИФОРУК О. І., СТАСЮК О. М., ЧМИРЬОВА Л. Ю., ФЕДЯЙ Н. О.

УДК 339.924:338.4
JEL: F15; H54; R42

Никифрук О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Інтеграція України до мережі TEN-T у контексті реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури

Актуальність дослідження зумовлена необхідністю реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури України відповідно до стратегічних пріоритетів ЄС та її інтеграції до TEN-T, а також недостатнім рівнем комплексних досліджень, які одночасно розкривають питання інтеграції до TEN-T, фінансових інструментів ЄС і відновлення транспортної інфраструктури України. Метою статті є дослідження взаємозв'язку процесу інтеграції транспортної системи України до TEN-T, аналізу фінансових інструментів ЄС у сфері розвитку транспортної інфраструктури та оцінки можливостей їх залучення Україною для забезпечення реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури. Методологічною основою дослідження є системний та інституційний підходи. У роботі використано методи аналізу та синтезу, історико-логічний, порівняльний, статистичний і структурний аналіз тощо. У дослідженні окреслено етапи інтеграції транспортної системи України до TEN-T і уточнено особливості переходу від формату співпраці в межах Східного партнерства до повноцінної інтеграції України до TEN-T. Систематизовано вимоги та розкрито стратегічні цілі й ключові показники розвитку транспортної інфраструктури TEN-T. Виокремлено основні фінансові інструменти ЄС для розвитку транспортної інфраструктури TEN-T, з акцентом на інструменті CEF як ключовому інструменті фінансової підтримки проєктів у межах TEN-T. Зроблено аналіз принципів фінансування, критеріїв відбору проєктів, рівнів співфінансування та бюджетних періодів CEF. Проаналізовано проєкти CEF2 «Транспорт» за участю України та встановлено домінування залізничного транспорту та прикордонної інфраструктури у структурі фінансування. Визначено ключові тенденції реалізації проєктів, серед яких посилення транскордонного компонента, концентрація інвестицій на усуненні інфраструктурних «вузьких місць» і розвиток цифрових транспортних систем. Встановлено, що інтеграція України до TEN-T може розглядатися як довгострокова модель реконструктивного відновлення транспортної системи відповідно до кліматичних, цифрових і безпекових пріоритетів ЄС. Доведено, що сучасна транспортна політика ЄС базується на переході від розвитку окремих транспортних об'єктів до формування інтегрованої мультимодальної мережі TEN-T. Наукова новизна полягає в комплексному узагальненні інституційних, інфраструктурних і фінансових аспектів інтеграції транспортної системи України до TEN-T, а також у виявленні необхідності зміни пріоритетів фінансування від короткострокового забезпечення логістичної стійкості до стратегічної модернізації транспортної системи України відповідно до стандартів ЄС.

Ключові слова: інтеграція; TEN-T; коридори; транспортна система; транспортна інфраструктура; реконструктивне відновлення; інструменти фінансування TEN-T; CEF; Шляхи солідарності.

Табл.: 2. **Бібл.:** 24.

Никифрук Олена Ігорівна – доктор економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу розвитку інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України (вул. Панаса Мирного, 26, Київ, 01011, Україна)

E-mail: elena.nikiforuk@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

Стасюк Ольга Миколаївна – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України (вул. Панаса Мирного, 26, Київ, 01011, Україна)

E-mail: stasyuk_o_m@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

Чмирьова Лариса Юріївна – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України (вул. Панаса Мирного, 26, Київ, 01011, Україна)

E-mail: potapenko_lora@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Федяй Наталя Олександрівна – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України (вул. Панаса Мирного, 26, Київ, 01011, Україна)

E-mail: chaicynan@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

UDC 339.924:338.4

JEL: F15; H54; R42

Nykyforuk O. I., Stasiuk O. M., Chmyrova L. Y., Fediai N. O. Ukraine's Integration into the TEN-T in the Context of Transport Infrastructure Reconstruction and Recovery

The relevance of the study is determined by the need for the reconstructive recovery of Ukraine's transport infrastructure in accordance with the strategic priorities of the EU and its integration into the TEN-T network, as well as the insufficient level of comprehensive research simultaneously addressing TEN-T integration, EU financial instruments, and the recovery of Ukraine's transport infrastructure. The aim of the article is to examine the interrelationship between the process of integrating Ukraine's transport system into TEN-T, the analysis of EU financial instruments in the field of transport infrastructure development,

and the assessment of Ukraine's opportunities to attract such instruments to ensure the reconstructive recovery of transport infrastructure. The methodological basis of the study is formed by systemic and institutional approaches. The research employs methods of analysis and synthesis, historical-logical, comparative, statistical, and structural analysis, among others. The study outlines the stages of integration of Ukraine's transport system into TEN-T and clarifies the peculiarities of the transition from the cooperation framework within the Eastern Partnership to the full integration of Ukraine into TEN-T. The requirements, strategic objectives, and key indicators of TEN-T transport infrastructure development are systematized and disclosed. The main EU financial instruments for the development of TEN-T transport infrastructure are identified, with a particular focus on the Connecting Europe Facility (CEF) as the key instrument for financial support of projects within TEN-T. The principles of financing, project selection criteria, co-financing rates, and CEF budget periods are analyzed. The article analyzes CEF2 "Transport" projects involving Ukraine and identifies the dominance of railway transport and border infrastructure within the financing structure. Key trends in project implementation are determined, including the strengthening of the cross-border component, the concentration of investments on eliminating infrastructure bottlenecks, and the development of digital transport systems. It is found that Ukraine's integration into TEN-T can be considered a long-term model for the reconstructive recovery of the transport system in line with the EU's climate, digital, and security priorities. It is proved that contemporary EU transport policy is based on the transition from the development of individual transport facilities to the formation of an integrated multimodal TEN-T network. The scientific novelty of the study lies in the comprehensive generalization of the institutional, infrastructural, and financial aspects of integrating Ukraine's transport system into TEN-T, as well as in identifying the need to shift financing priorities from short-term logistical resilience measures toward the strategic modernization of Ukraine's transport system in accordance with EU standards.

Keywords: integration; TEN-T; corridors; transport system; transport infrastructure; reconstructive recovery; TEN-T financing instruments; CEF; Solidarity Lanes. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 24.

Nykyforuk Olena I. – D. Sc. (Economics), Senior Research Fellow, Head of Department of the Department of Infrastructure Development, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine (26 Panas Myrnoho Str., Kyiv, 01011, Ukraine)

E-mail: elena.nikiforuk@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

Stasiuk Olha M. – PhD (Economics), Senior Research Fellow of the Department of Infrastructure Development, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine (26 Panas Myrnoho Str., Kyiv, 01011, Ukraine)

E-mail: stasyuk_o_m@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

Chmyrova Larysa Yu. – PhD (Economics), Senior Research Fellow of the Department of Infrastructure Development, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine (26 Panas Myrnoho Str., Kyiv, 01011, Ukraine)

E-mail: potapenko_lora@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Fediai Natalia O. – PhD (Economics), Senior Research Fellow of the Department of Infrastructure Development, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine (26 Panas Myrnoho Str., Kyiv, 01011, Ukraine)

E-mail: chaicyan@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

У сучасних умовах трансформації глобальних логістичних ланцюгів та необхідності забезпечення їх стійкості в умовах посилення геополітичних і безпекових ризиків, *транспортні системи* набувають стратегічного значення як ключовий чинник економічної інтеграції, оборонної мобільності, національної безпеки та конкурентоспроможності держав. Наразі транспортна система України характеризується одночасним впливом масштабних безпекових викликів за умов повномасштабної війни, необхідністю підготовки до післявоєнного реконструктивного відновлення інфраструктури та поглибленням інституційної та інфраструктурної інтеграції до європейського економічного простору.

Руйнування транспортних об'єктів, блокування окремих напрямків перевезень, переорієнтація експортних потоків та зростання навантаження на прикордонну інфраструктуру в Україні актуалізували необхідність системної модернізації та реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури відповідно до європейських стандартів, які спрямовані на забезпечення економічної,

цифрової, кліматичної та безпекової інтеграції європейського простору.

У зв'язку з цим інтеграція України до Транс'європейської транспортної мережі (*Trans-European Transport Network*, далі – TEN-T) набуває стратегічного значення як для забезпечення довгострокової економічної інтеграції з ЄС, так і для реконструктивного відновлення транспортної системи на нових технологічних та інституційних засадах, які передбачають впровадження принципів інтероперабельності, цифровізації, мультимодальності, кліматичної стійкості та безпеки. Водночас відповідність вимогам TEN-T ставить перед Україною завдання, виконання яких ускладнюється високими інвестиційними потребами, обмеженістю власних фінансових ресурсів, значними руйнуваннями транспортної інфраструктури внаслідок війни та необхідністю синхронізації національного стратегічного планування з довгостроковими цілями транспортної політики ЄС. Водночас масштабність інвестиційних потреб для реконструктивного відновлення та модернізації транспортної інфраструктури України обумовлює *необхідність*

дослідження можливостей залучення Україною фінансових інструментів ЄС.

Отже, у сучасних умовах ефективність реконструктивного відновлення транспорту значною мірою залежить від здатності України інтегруватися до системи європейського транспортного планування, забезпечити відповідність проектів критеріям фінансування ЄС і посилити інституційну спроможність щодо реалізації масштабних інфраструктурних проектів.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Аналіз наукових джерел засвідчує, що сучасні вітчизняні дослідження щодо інтеграції України до транспортної системи ЄС формуються у трьох напрямках: *реконструктивне відновлення транспортної інфраструктури, фінансове забезпечення розвитку TEN-T і трансформація міжнародних транспортно-логістичних коридорів*. Перший напрям зосереджений на питаннях післявоєнної модернізації та відновлення транспортної системи України, її стійкості, цифровізації та адаптації до європейських стандартів: Чаркіна Т., Задоя В., Юрчик О. [1], Червякова В. [2], Микитенко В. В. [3]. У цих працях підкреслюється необхідність переходу від відновлення окремих об'єктів до системної реконструктивної трансформації транспортної системи як елементу економічної безпеки та європейської інтеграції. Особлива увага приділяється формуванню стійких логістичних систем, розвитку мультимодальних рішень, залученню міжнародних партнерів до процесу відбудови та забезпеченню надійності критичної інфраструктури в умовах воєнних ризиків.

Другий напрям охоплює дослідження фінансових інструментів розвитку мережі TEN-T у країнах ЄС, розвитку мультимодальних перевезень, декарбонізації та інтеграції транспортних систем ЄС: Орехова Т., Кузнецов О. [4], Балакін Р. А. [5], Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. [6]. У дослідженнях акцентується увага на значенні фінансових інструментів ЄС для модернізації та відновлення транспортної інфраструктури України, розвитку сталої мобільності та посилення інтеграції до єдиного європейського транспортного простору.

Третій напрям досліджень присвячений інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів, включно з TEN-T, розвитку інтермодальної логістики, модернізації та відновленню транспортної інфраструктури, гармонізації законодавства та посиленню транзитного потенціалу держави: Дугієнко Н. О., Ружина О. А. [7]; Федяй Н. О. [8]; Хайнас Р. М. [9]; Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чми-

рьова Л. Ю., Федяй Н. О. [10; 11]. У цих працях розглядаються перспективи включення України до європейських транспортних коридорів, переорієнтація логістичних потоків в умовах війни, а також проблеми адаптації транспортної системи України до вимог ЄС.

Водночас аналіз літератури свідчить, що недостатньо дослідженими залишаються питання стратегування реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури України саме в контексті інтеграції до TEN-T, з урахуванням інституційних засад розвитку TEN-T, інструментів фінансування ЄС, зміни транспортних потоків та формування довгострокової візії інтеграції України до єдиного транспортного простору ЄС і практичних аспектів реалізації транспортних проектів за участю України.

МЕТА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є дослідження сучасного процесу інтеграції транспортної системи України до мережі TEN-T, аналізу фінансових інструментів ЄС у сфері розвитку транспортної інфраструктури та оцінки можливостей їх залучення Україною для забезпечення реконструктивного відновлення транспортної інфраструктури.

Методологічною основою дослідження є *системний та інституційний підходи, що дозволили розглядати інтеграцію транспортної системи України до TEN-T як комплексний процес, який охоплює інфраструктурні, нормативно-правові, фінансові та безпекові аспекти*. Застосування системного підходу дало змогу дослідити взаємозв'язок між розвитком транспортної інфраструктури, стратегічними цілями транспортної політики ЄС та інструментами фінансової підтримки, тоді як інституційний підхід забезпечив аналіз нормативно-правових засад функціонування TEN-T та інструменту «З'єднання Європи» (*Connecting Europe Facility*, далі – CEF).

У процесі дослідження використано сукупність загальнонаукових і спеціальних методів. *Метод аналізу та синтезу* застосовано для узагальнення нормативно-правових положень ЄС у сфері розвитку TEN-T і фінансових інструментів підтримки транспортної інфраструктури. *Історико-логічний метод* використано для дослідження етапів інтеграції України до TEN-T і трансформації транспортної політики ЄС щодо України. *Порівняльний метод* дав можливість визначити особливості сучасного етапу інтеграції порівняно з форматом співпраці в межах Східного партнерства. *Статистичний і структурний аналіз* застосовано для оцінки структури фінансування проектів CEF2 “Transport” за участю України, розподілу

фінансових ресурсів за видами транспорту та виявлення ключових тенденцій розвитку транспортної інфраструктури. Метод узагальнення використано для формування висновків щодо стратегічних пріоритетів реконструктивного відновлення транспортної системи України.

Для обробки та інтерпретації даних використано методи структурно-логічного аналізу, групування та систематизації інформації, що дозволило визначити основні напрями фінансування транспортної інфраструктури, ключові вимоги ЄС до розвитку TEN-T і особливості участі України у фінансових інструментах ЄС.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Етапи інтеграції національної транспортної системи до TEN-T. Політика розвитку TEN-T передбачає:

- ✦ завершення до 2030 р. – основної мережі (Core Network), структурованої навколо дев'яти мультимодальних коридорів;
- ✦ завершення до 2040 р. – розширеної основної мережі (Extended Core Network), структурованої навколо дев'яти мультимодальних коридорів;
- ✦ завершення до 2050 р. – комплексної мережі (Comprehensive Network) для забезпечення доступності всіх європейських регіонів.

Включення української транспортної системи до TEN-T, яка складається з дев'яти європейських транспортних коридорів та двох горизонтальних пріоритетів (Європейська система управління залізничним рухом (European Rail Traffic Management System (ERTMS) та Європейський морський простір (European Maritime Space)) [12], відбувалося поетапно в контексті поглиблення співпраці між Україною та ЄС (табл. 1). Із зазначених дев'яти коридорів через територію України проходять чотири, а саме:

Середземноморський (Mediterranean), Рейнсько-Дунайський (Rhine – Danube), Балтійсько-Чорноморсько-Егейський (Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea) та Північно-Балтійський (North Sea – Baltic).

14 листопада 2018 р. Європейська комісія затвердила індикативні карти розширення TEN-T для країн Східного партнерства (Eastern Partnership, далі – EaP), і саме в цей час, вперше, український сегмент TEN-T було офіційно відображено на картах мережі TEN-T [13; 14].

Це рішення стало практичною реалізацією положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (Глава 7 «Транспорт») та заклало основу для гармонізації українського транспортного законодавства з директивами та регламентами ЄС, інтеграції національної транспортної інфраструктури до TEN-T і можливості залучення фінансування, зокрема з міжнародних фінансових інститутів та фондів ЄС. Відповідні положення ґрунтувалися на Регламенті (ЄС) № 1315/2013 про розвиток TEN-T і рішеннях Європейської комісії щодо індикативного розширення мережі TEN-T на сусідні країни.

Після повномасштабного вторгнення РФ, у липні 2022 р. Європейська комісія запропонувала оновлення карт TEN-T з включенням українських логістичних маршрутів у межах ініціативи Шляхи солідарності [15], яке передбачало: інтеграцію ключових залізничних, автомобільних і внутрішніх водних маршрутів, а також портів України до коридорів TEN-T; переорієнтацію експортно-логістичних потоків у напрямку портів Балтійського та Адриатичного морів; розвиток прикордонної інфраструктури та усунення «вузьких місць» на українсько-європейському кордоні; адаптацію української транспортної інфраструктури до стандартів ЄС (зокрема, щодо ширини колії, цифровізації, безпеки руху тощо). Ці зміни були інтегровані в про-

Таблиця 1

Етапи поглиблення співпраці між Україною та ЄС у сфері транспорту

Період	Статус України в TEN-T	Характер інтеграції
До 2018 р.	Не входила	Співпраця в межах EaP (коридори TEN-T закінчувалися на кордоні України; співпраця щодо окремих проєктів)
2018–2022 рр.	Комплексна мережа (comprehensive), індикативний план	Часткова інтеграція, без включення до основних коридорів TEN-T
2022–2023 рр.	Початок інтеграції до основної мережі (core)	Продовження коридорів TEN-T на територію України
З 2024 р.	Основна (core), основна розширена (extended core) і комплексна (comprehensive) мережі	Інтеграція до TEN-T

Джерело: складено авторками.

цесі перегляду Регламенту TEN-T (пропозиція ЄС COM (2022) 384 final), яким передбачалося продовження коридорів TEN-T до України та Молдови.

Підписання Порозуміння високого рівня між Україною та ЄС щодо оновлених індикативних карт TEN-T 22 грудня 2023 р. [16] інституційно закріпило інтеграцію українських маршрутів до коридорів TEN-T, визначення пріоритетних інфраструктурних проєктів для реконструкції та модернізації та координацію з програмами фінансування ЄС (зокрема, інструмент CEF).

Офіційне затвердження оновленого документа TEN-T, який визначає майбутній розвиток мережі до 2030/2040/2050 рр., включно з розширенням коридорів у бік України та Молдови, було ухвалено Радою ЄС 13 червня 2024 р. [17] і регулюється Регламентом (ЄС) № 2024/1679 [18].

Нинішній процес інтеграції України до TEN-T суттєво відрізняється за змістом, глибиною та стратегічними перспективами від формату співпраці в межах Східного партнерства (*Eastern Partnership*, далі – EaP), коли технічні стандарти несли рекомендаційний характер і не передбачали обов'язкової імплементації. При цьому входження української транспортної системи до TEN-T залишалося рамковою політичною ініціативою сусідства без перспективи повної інфраструктурної інтеграції. Тобто, якщо EaP передбачало переважно політичну координацію та підтримку окремих інфраструктурних проєктів, то включення до TEN-T означає інтеграцію України до нормативно визначеної транспортної архітектури ЄС. Україна переходить зі статусу «партнера сусідства» до статусу інтегрованого суб'єкта європейської транспортної системи. Це передбачає участь у довгостроковому транспортному плануванні ЄС, доступ до більших обсягів фінансування та імплементацію обов'язкових інфраструктурних стандартів, що в сукупності забезпечує значно вищий рівень інтеграції порівняно з форматом EaP. Якщо в рамках EaP транспортний сектор України розглядався ЄС як елемент зовнішньої транспортної взаємодії із сусідньою державою, то після набуття статусу країни-кандидата він почав розглядатися як складова майбутнього єдиного транспортного простору ЄС. Це зумовило зміну підходів до розвитку інфраструктури, розширення доступу до фінансових інструментів ЄС, включення України до мережі TEN-T і перехід від політики підтримки окремих проєктів до політики системної інтеграції транспортного сектора України до європейської транспортної системи.

Цілі розвитку транспортної інфраструктури TEN-T. Аналіз цілей і ключових показників

розвитку транспортної інфраструктури TEN-T [19] свідчить, що ЄС розглядає транспортну систему не лише як інфраструктурну основу економічної інтеграції, а як комплексний інструмент. Структура показників демонструє перехід від традиційного підходу, орієнтованого переважно на будівництво транспортних об'єктів, до моделі інтегрованої мультимодальної мережі (табл. 2).

Вимоги до інфраструктури TEN-T згідно з Регламентом передбачають [18; 19]:

1) *Встановлення технічних та експлуатаційних стандартів*, зокрема:

- параметрів швидкості та пропускної спроможності;
- електрифікацію залізничних ліній;
- поступову інтеграцію європейської ширини колії на стратегічних напрямках;
- розвиток портів, мультимодальних вузлів і цифрових систем управління рухом.

2) *Структурну трансформацію транспортного сектора*, спрямовану на:

- декарбонізацію та зниження викидів;
- підвищення енергоефективності;
- забезпечення кліматичної стійкості інфраструктури.

3) *Підвищення ефективності функціонування транспортної системи*, що включає:

- посилення безпеки;
- підвищення конкурентоспроможності більш сталих видів транспорту;
- поглиблення мультимодальної інтеграції в межах єдиного логістичного простору.

4) *Забезпечення можливостей для військового та подвійного використання транспортної інфраструктури*, що включає:

- планування та експлуатацію інфраструктурних ланок, здатних підтримувати мобільність збройних сил і логістичних підрозділів;
- інтеграцію вимог оборонної мобільності в загальну мережу TEN-T відповідно до положень Регламенту (ЄС) 2024/1679, що враховують аспекти безпеки та сумісності інфраструктури для цивільного та військового використання;
- врахування в стратегічному плануванні необхідності підтримки критичних маршрутів під час кризових ситуацій без шкоди для цивільного транспортного потоку.

На думку авторів, для України серед зазначених цілей і вимог до інфраструктури TEN-T найактуальнішими *стратегічними завданнями* є такі: *по-перше*, інтеграція до TEN-T потребує усунення інфраструктурних «вузьких місць» шляхом, насамперед, модернізації прикордонної інфраструктури та розвитку мультимодаль-

Цілі та ключові показники розвитку транспортної інфраструктури TEN-T

Цілі	Ключові показники
Сприяння розвитку проєктів спільного інтересу, пов'язаних із ефективними, взаємопов'язаними та мультимодальними мережами та інфраструктурою для розумної, сумісної, сталої, інклюзивної, доступної, безпечної та надійної мобільності відповідно до цілей Регламентів	Кількість транскордонних та відсутніх зв'язків, що були враховані за підтримки CEF (включаючи дії, що стосуються міських вузлів, регіональних транскордонних залізничних сполучень, мультимодальних логістичних платформ, морських портів, внутрішніх портів, сполучень з аеропортами та залізнично-дорожніми терміналами основної мережі TEN-T та комплексної мережі)
	Кількість заходів, підтримуваних CEF, що сприяють цифровізації транспорту, зокрема шляхом розгортання ERTMS, RIS, ITS, VTMS/електронних морських послуг та SESAR
	Кількість пунктів постачання альтернативного палива, побудованих або модернізованих за підтримки CEF
	Кількість заходів, підтриманих CEF, що сприяють безпеці транспорту
	Кількість заходів, підтриманих CEF, що сприяють доступності транспорту для осіб з обмеженою мобільністю
	Кількість заходів, підтриманих CEF, що сприяють зменшенню шуму від залізничних вантажних перевезень
Адаптація частини TEN-T для подвійного використання транспортної інфраструктури з метою покращення як цивільної, так і військової мобільності	Кількість компонентів транспортної інфраструктури, адаптованих до вимог подвійного використання

Джерело: складено на основі [19].

них логістичних вузлів; *по-друге*, важливого значення набуває цифровізація транспортної системи та впровадження європейських систем управління рухом, насамперед ERTMS, ITC, RIS тощо; *по-третє*, вимоги щодо стійкості та подвійного використання інфраструктури є особливо актуальними в умовах повномасштабної війни, оскільки транспортна система України одночасно виконує економічні, логістичні та оборонні функції.

Інструменти фінансування TEN-T. Інтеграція до TEN-T відкриває можливості для залучення системних фінансових інструментів ЄС для реконструктивного відновлення транспорту України [6], що забезпечують реалізацію інфраструктурних проєктів спільного інтересу та підтримують модернізацію транспортної інфраструктури, створення мультимодальних логістичних вузлів та впровадження цифрових систем управління транспортом відповідно до стратегічних цілей ЄС.

Нормативною основою такої фінансової підтримки є Регламент (ЄС) 2024/1679, який визначає загальні принципи розвитку мережі TEN-T [18], а також Регламент (ЄС) 2021/1153, що встановлює інструмент фінансування інфраструктурних проєктів через інструмент CEF [21], який є основним інструментом підтримки у сфері транспорту. Вод-

ночас фінансування розвитку транспортної мережі здійснюється і через інші інструменти ЄС, зокрема InvestEU, Фонд згуртованості (*Cohesion Fund*), а також програму досліджень та інновацій Горизонт Європа (*Horizon Europe*) та Інноваційний фонд (*Innovation Fund*). Додатковим джерелом фінансування виступають інвестиційні інструменти ЄІБ (Європейський інвестиційний банк (*European Investment Bank*)), що спрямовані на підтримку великих інфраструктурних проєктів та мобілізацію приватного капіталу. Таким чином, система фінансування TEN-T має багаторівневий характер і поєднує грантові, інвестиційні та інноваційні інструменти ЄС.

Практична реалізація фінансової підтримки розвитку TEN-T в ЄС характеризується значною кількістю профінансованих проєктів. За даними Європейської Комісії [22], станом на жовтень 2024 р. у транспортній сфері ЄС було профінансовано понад 2600 проєктів із загальним обсягом підтримки близько 49,4 млрд євро. Найбільшу частку становлять проєкти, реалізовані в рамках CEF1 (2014–2020 рр.) і CEF2 (2021–2027 рр.), де профінансовано 1702 проєкти на суму близько 44,45 млрд євро. Значна частина інвестицій спрямовується також на підтримку інновацій та техно-

логічний розвиток транспортного сектора: у межах програми Горизонт Європа (2021–2027 рр.) реалізується понад 740 транспортних проєктів із фінансуванням близько 4,76 млрд євро, тоді як через Інноваційний фонд профінансовано 16 проєктів на суму приблизно 174 млн євро.

Попри значні обсяги фінансування, інвестиційні потреби в розвитку TEN-T залишаються надзвичайно високими. Для завершення формування основної мережі TEN-T до 2030 р. необхідно близько 350 млрд євро, а з урахуванням цифровізації та декарбонізації ця сума може зрости до 700 млрд євро. Загальні потреби в розвитку інфраструктури на найближчі 15 років оцінюються на рівні близько 845 млрд євро. У зв'язку з цим у майбутньому очікується подальше посилення ролі інструменту CEF як одного з ключових інструментів інвестиційної політики ЄС для розвитку та модернізації інфраструктури TEN-T і, відповідно, реконструктивного відновлення транспорту України, який більш детально розглянемо нижче.

Інституційна основа інструменту фінансування CEF охоплює широкий спектр загальних цілей, які чітко узгоджені з вимогами до інфраструктури TEN-T, зокрема: розвиток і модернізація TEN-T; підтримка декарбонізації економіки; забезпечення інтеграції внутрішнього ринку; посилення територіальної та соціально-економічної згуртованості; розвиток синергії між транспортом, енергетикою та цифровізацією.

Положення Регламенту (ЄС) № 2021/1153 визначають інтеграцію кліматичної політики як одну з ключових умов фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Відповідно до встановлених бюджетних орієнтирів ЄС щонайменше 30% загальних видатків бюджету ЄС повинні бути спрямовані на досягнення кліматичних цілей. Даний Регламент передбачає, що щонайменше 60% загального фінансового пакета CEF має бути спрямовано на проєкти, пов'язані з кліматичними цілями. Для визначення частки таких витрат застосовуються спеціальні кліматичні коефіцієнти, які відображають внесок окремих видів інфраструктурних інвестицій у досягнення кліматичної нейтральності. Зокрема, *100% витрат зараховуються до кліматичних цілей у випадку фінансування залізничної інфраструктури, інфраструктури заряджання електротранспорту, а також розвитку альтернативних і сталих видів палива*. Водночас для проєктів у сфері внутрішніх водних шляхів та мультимодальних перевезень застосовується коефіцієнт 40%, що відображає їхній частковий внесок у зменшення викидів парникових газів порівняно з традиційними транспортними системами.

Фінансування у межах CEF здійснюється переважно через грантові механізми, що розподіляються на конкурсній основі. Водночас застосовуються й інші інструменти, зокрема закупівлі та інструменти змішаного фінансування, які передбачають залучення приватного капіталу (до 10% бюджету транспортного напрямку). Характерною рисою інструменту є перевищення попиту на фінансування у три рази над доступними ресурсами, що свідчить про високу зацікавленість у реалізації інфраструктурних проєктів.

Рівень співфінансування проєктів у межах інструменту CEF визначається залежно від їх типу, складності, стратегічного значення, а також категорії країн-учасниць. Такий підхід забезпечує диференційований розподіл фінансових ресурсів і дозволяє спрямовувати більшу підтримку на пріоритетні напрями розвитку транспортної інфраструктури. Зокрема, для проєктів дослідницького характеру, включно з техніко-економічними обґрунтуваннями, підготовчими дослідженнями та проєктною документацією, рівень співфінансування може досягати 50% від загальної вартості. Для інфраструктурних проєктів, пов'язаних безпосередньо з будівництвом, модернізацією або реконструкцією транспортних об'єктів, базова ставка співфінансування становить до 30%, однак у випадку реалізації пріоритетних або комплексних проєктів вона може бути підвищена до 50%.

Особливі умови передбачені для країн, що отримують підтримку в межах політики згуртованості ЄС. Для таких держав рівень співфінансування може сягати 85%, що сприяє зменшенню регіональних диспропорцій та прискоренню інтеграції їх транспортної інфраструктури до загальноєвропейської мережі. Для України доступ стане можливим після набуття повноправного членства в ЄС. Додатково передбачено підвищені ставки співфінансування для транскордонних проєктів, які мають стратегічне значення для забезпечення безперервності транспортних коридорів, усунення інфраструктурних розривів та зміцнення внутрішнього ринку ЄС. Це обумовлено високою вартістю таких проєктів та їх ключовою роллю у формуванні єдиної транспортної системи та вже впроваджується в Україні.

Вимоги щодо доступу проєктів до фінансування у транспортному секторі охоплюють широкий спектр заходів, які забезпечують формування ефективної, взаємопов'язаної та мультимодальної транспортної системи. Пріоритет надається проєктам, спрямованим на розвиток основної мережі TEN-T, зокрема усунення «вузьких місць» та ліквідацію відсутніх транскордонних зв'язків. Важ-

ливою особливістю є можливість фінансування елементів, розташованих на комплексній мережі, якщо це сприяє оптимізації інвестицій та підвищенню загальної ефективності транспортної системи. Такий підхід демонструє системний характер планування, за якого окремі проекти розглядаються як частина ширшої мережевої архітектури.

У Регламенті (ЄС) № 2021/1153 значну увагу приділено розвитку транскордонної інфраструктури, включно як з великими магістральними проектами, так і з відновленням регіональних залізничних сполучень, які були раніше демонтовані або втратили функціональність. Це має важливе значення для посилення територіальної згуртованості, зменшення периферійності окремих регіонів та інтеграції внутрішнього ринку ЄС. Окремим напрямом є підтримка зв'язків із сусідніми країнами, що розширює географію впливу TEN-T і сприяє формуванню ширшого економічного простору. Суттєвий акцент зроблено на усуненні бар'єрів для взаємодії транспортних систем, що є критично важливим для функціонування єдиного транспортного простору. Це включає технічні, інституційні та інфраструктурні обмеження, зокрема різницю в ширині залізничної колії, що має особливе значення для України.

CEF охоплює не лише фізичну інфраструктуру, але й розвиток інтелектуальних і цифрових транспортних систем. Підтримка телематичних рішень, таких як ERTMS, RIS, ITS, VTMS і SESAR, свідчить про перехід до моделі «розумної мобільності», де ефективність досягається не тільки за рахунок фізичних інвестицій, але й через оптимізацію управління потоками. Це дозволяє підвищити пропускну здатність наявної інфраструктури без пропорційного збільшення капітальних витрат. До участі допускаються проекти, пов'язані з впровадженням інновацій та нових технологій, включно з автоматизацією, інтеграцією різних видів транспорту та розвитком інфраструктури альтернативних видів палива. У цьому контексті CEF виступає не лише інструментом фінансування, а й каталізатором технологічних змін у транспортному секторі. Важливою складовою є також підтримка сталого розвитку вантажних перевезень та заходів зі зменшення негативного впливу транспорту на довкілля, зокрема шумового забруднення.

Вимоги CEF щодо доступу проектів до фінансування у транспортному секторі також відображають сучасні виклики, пов'язані з безпекою та стійкістю інфраструктури. Фінансування спрямовується на підвищення безпеки дорожнього руху, адаптацію інфраструктури до кліматичних змін, зниження ризиків від стихійних лих, а також за-

хист від кіберзагроз. Це свідчить про розширення розуміння інфраструктури як критичного елементу безпеки та стійкості економіки. Окремого значення набуває принцип інклюзивності, який передбачає забезпечення доступності транспортної інфраструктури для всіх категорій користувачів, зокрема осіб з обмеженою мобільністю. Такий підхід відповідає соціальним стандартам ЄС і підсилює комплексний характер транспортної політики.

Важливим елементом сучасного етапу розвитку CEF є інтеграція компоненту військової мобільності, що передбачає адаптацію транспортної інфраструктури до потреб подвійного використання. Це дозволяє поєднати економічні та безпекові функції інфраструктури, що набуває особливої актуальності в умовах зростання геополітичних ризиків та військових дій на території України.

Особливістю інструменту є також пріоритетність фінансування міжсекторальних проектів, які одночасно охоплюють хоча б два напрямки (транспортний, енергетичний або цифровий напрями). Такі ініціативи мають право на підвищений рівень співфінансування, що стимулює формування синергетичних ефектів та більш ефективне використання ресурсів.

Бюджетні періоди CEF. Реалізація інструменту CEF відбувається в межах багаторічних фінансових періодів ЄС, що забезпечує стратегічну послідовність і наступність інвестиційної політики у сфері розвитку TEN-T.

У першому програмному періоді CEF1 (2014–2020 рр.) [19] на розвиток TEN-T було спрямовано 26,3 млрд євро з 33,2 млрд євро загального обсягу фінансування, що заклало основу функціонування, зосереджену на транспортному секторі.

Поточний період реалізації – CEF2 (2021–2027 рр.) [21] – характеризується розширенням пріоритетів програми. Загальний бюджет становить 33,7 млрд євро, з яких 25,8 млрд євро передбачено для розвитку транспортної інфраструктури. Основними акцентами цього етапу є підтримка «зеленого» переходу, цифровізація транспортних систем, а також забезпечення військової мобільності в межах ЄС. До 1% загального бюджету програми може використовуватися на технічну та адміністративну підтримку її реалізації.

У перспективі наступного фінансового періоду – CEF3 (2028–2034 рр.) [23] – передбачається суттєве збільшення обсягів фінансування, яке, за попередніми оцінками, перевищить 51 млрд євро. Основний акцент планується зосередити на розвитку транскордонної інфраструктури, зокрема високошвидкісного залізничного сполучення, а також на подальшому зміцненні військової мобільності та стійкості транспортної системи ЄС.

Аналіз проектів CEF2 «Transport» за участю України. Наразі в межах інструменту CEF2 «Транспорт» (2021–2027 рр.) за участю України реалізується 12 проектів загальним обсягом фінансування 189,2 млн євро. Найбільша частка фінансової підтримки припадає на залізничний транспорт – 149,9 млн євро, або близько 79,2% загального обсягу фінансування, що охоплює 5 проектів. Така структура інвестицій підтверджує пріоритетність розвитку залізничної інфраструктури в контексті інтеграції України до мережі TEN-T і реалізації стратегічних цілей ЄС щодо декарбонізації транспортної системи та розвитку мультимодальних перевезень.

На автомобільний транспорт припадає 4 проекти із загальним обсягом фінансування 32,7 млн євро (17,3%), що переважно спрямовані на модернізацію прикордонної інфраструктури та усунення «вузьких місць» на пунктах пропуску. Водний транспорт представлений 2 проектами із фінансуванням 4,5 млн євро (2,4%), тоді як у сфері повітряного транспорту реалізується 1 проект обсягом 2,1 млн євро (1,1%) [24].

Проекти охоплюють усі чотири коридори TEN-T, які проходять територією України, що свідчить про подальшу інтеграцію транспортної інфраструктури України до TEN-T, що актуально в процесі реконструктивного відновлення транспортної системи України.

У результаті проведеного авторками аналізу проектних пропозицій CEF2 у сфері транспорту [24] зроблено висновок, що структура проектів, які реалізуються за участю ЄС, свідчить, що ключовим напрямом фінансування є забезпечення стійкості логістичних ланцюгів та розвиток транскордонної транспортної інфраструктури в умовах повномасштабної війни. Значна частина (50%) таких проектів реалізується в межах ініціативи «Шляхи солідарності», започаткованої ЄС у 2022 р., первинною метою якої була оперативна переорієнтація українських експортно-логістичних потоків після блокування традиційних морських маршрутів. У подальшому зазначена ініціатива набула ширшого значення та стала одним із ключових інструментів інтеграції транспортної системи України до TEN-T. Це підтверджує стратегічне значення України для функціонування транспортних коридорів між ЄС, країнами Чорноморського регіону та азійськими країнами.

Загалом можна виділити такі ключові тенденції особливостей фінансування проектів CEF2 «Транспорт» за участю України.

По-перше, прослідковується домінування транскордонного компонента – практично всі проекти мають мультирегіональний характер і охоплюють

сусідні з Україною країни ЄС (Польща, Румунія, Угорщина, Словаччина).

По-друге, відбувається фокусування на «вузьких місцях» – фінансування спрямоване переважно на модернізацію пунктів пропуску та прикордонної інфраструктури.

По-третє, спостерігається часткове освоєння доступного фінансування в більшості проектів, що може бути зумовлено: поетапністю реалізації проектів (особливо з горизонтами до 2027–2029 рр.); технічною складністю інфраструктурних проектів; інституційними та безпековими обмеженнями в умовах воєнного стану; необхідністю синхронізації дій між кількома країнами-учасниками.

По-четверте, фіксується поступове зростання ролі України як координатора – половина нових проектів (2023–2024 рр.), погоджених у цей період, координується українськими інституціями.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз інституційних засад розвитку TEN-T, інструменту CEF для фінансування інфраструктурних проектів у ЄС, засвідчив, що сучасна транспортна політика ЄС ґрунтується на переході від розвитку окремих транспортних об'єктів до формування інтегрованої мультимодальної транспортної системи. CEF виступає ключовим інструментом для реалізації стратегічних цілей TEN-T, забезпечуючи концентрацію фінансових ресурсів на розвитку транскордонних зв'язків, усуненні інфраструктурних «вузьких місць», розвитку мультимодальних перевезень і цифрових систем управління транспортом. Водночас результати конкурсів CEF2 свідчать про хронічне перевищення попиту на фінансування над наявними бюджетними ресурсами, що підтверджує масштабність інвестиційних потреб у модернізації транспортної інфраструктури ЄС і посилення конкуренції за доступ до фінансової підтримки.

Аналіз етапів інтеграції, а також система цілей і показників TEN-T показує, що для України актуальними є не лише інфраструктурні вигоди, а й формування довгострокової стратегічної візії реконструктивного відновлення транспорту відповідно до економічних, кліматичних, цифрових і безпекових пріоритетів ЄС. Аналіз проектів CEF2 «Transport» за участю України дозволив встановити, що ключовим стратегічним пріоритетом розвитку транспортної інфраструктури є залізничний транспорт, що підтверджується домінуванням залізничних проектів у структурі фінансування та відповідає цілям Регламенту (ЄС) 2021/1153). Одnocześnie прикордонна інфраструктура виступає

одним із головних об'єктів інвестування незалежно від виду транспорту, що обумовлено необхідністю підвищення пропускної спроможності та забезпечення безперервності транскордонних перевезень.

Водночас результати аналізу проектів CEF2 «Transport» за участю України засвідчили трансформацію пріоритетів фінансування від підтримки короткострокових заходів із забезпечення безперервності логістичних процесів та функціонування «Шляхів солідарності» у 2022 р. до реалізації інфраструктурних проектів, орієнтованих безпосередньо на інтеграцію України до мережі TEN-T, розвиток залізничної інфраструктури, підвищення інтероперабельності та впровадження цифрових транспортних технологій, починаючи з 2023 р.

Разом із тим установлено, що більшість реалізованих проектів мають переважно операційно-функціональний характер і спрямовані, насамперед, на усунення інфраструктурних обмежень і забезпечення поточної логістичної стійкості. Це свідчить про те, що системна модернізація та комплексна трансформація транспортної мережі України відповідно до стандартів TEN-T потребуватимуть значно більших обсягів довгострокового фінансування, подальшого розширення участі України у фінансових інструментах ЄС і посилення інституційної спроможності щодо підготовки та реалізації масштабних інфраструктурних проектів.

Окремої уваги заслуговує поступова зміна ролі України в межах інструменту CEF – від країни-партнера до повноцінного учасника процесів розвитку коридорів TEN-T, що проявляється як у зростанні масштабів фінансування проектів за участю України, так і в посиленні ролі українських інституцій як координаторів окремих проектів.

Наукова новизна полягає в комплексному узагальненні інституційних, інфраструктурних і фінансових аспектів інтеграції транспортної системи України до TEN-T, а також у виявленні необхідності зміни пріоритетів фінансування від короткострокового забезпечення логістичної стійкості до стратегічної модернізації транспортної системи України відповідно до стандартів ЄС.

Практичне значення результатів полягає в можливості їх використання при формуванні державної транспортної політики, підготовці інфраструктурних проектів та розширенні участі України у фінансових інструментах ЄС. Подальші дослідження доцільно зосередити на інтеграції України до TEN-T у розрізі окремих видів транспорту, а також на оцінці специфіки фінансування відповідних інфраструктурних проектів. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Charkina T., Zadoia V., Yurchyk O. Restoration of the transport infrastructure of Ukraine in the conditions of war: A comparative analysis of economic models and stabilisation mechanisms. *Philosophy, Economics and Law Review*. 2024. Vol. 4. No. 2. P. 50–61. DOI: <https://doi.org/10.63341/2786-491X-2024-2-50>
2. Червякова В. Організаційно-методологічні підходи до післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України. *Журнал європейської економіки*. 2023. Т. 22. № 4. С. 597–622. URL: <https://jeej.wunu.edu.ua/index.php/ukjee/article/view/1725>
3. Микитенко В. В. Повоєнне відновлення та розвиток критичної інфраструктури України. *Вісник економічної науки України*. 2023. № 1. С. 124–138. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1\(44\).124-138](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1(44).124-138)
4. Орехова Т., Кузнецов О. Програма «Connecting Europe Facility» як фактор підвищення конкурентоспроможності України у мережі транс'європейської економічної співпраці. *Економіка і організація управління*. 2025. № 2. С. 174–185. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2025.2.17>
5. Балакін Р. Л. Фонд з'єднання Європи в системі спільного фінансування критичної інфраструктури ЄС. *Фінанси України*. 2021. № 10. С. 61–80. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2021.10.061>
6. Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Повоєнне відновлення наземної транспортної інфраструктури України. *Відновлення та реконструкція повоєнної економіки України : наукова доповідь / НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»*. Київ, 2022. С. 208–228. URL: <https://drive.google.com/file/d/1JD21aCEQaBdIO5JDHLstoWldsv0GC4PU/view>
7. Дугієнко Н. О., Ружина О. А. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: можливості та виклики для розвитку транзитного потенціалу. *Успіхи і досягнення у науці*. 2025. № 10. С. 883–893. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-10\(20\)-883-893](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-10(20)-883-893)
8. Федяй Н. О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс'європейську транспортну мережу. *Ефективна економіка*. 2018. № 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93>
9. Хайнас Р. М. Транспортна система України: потенціал, ризики та можливості зовнішньоекономічної співпраці з країнами ЄС. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 12. С. 197–202. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.12.197>
10. Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Геополітичні та інституційно-правові фактори функціонування євразійських транспортних коридорів у контексті інтеграційних перспектив України. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2026. № 30. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.20331510>

11. Никифорок О. І., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О., Стасюк О. М. Геоелектронічна трансформація євразійських транспортних коридорів: інвестиційне забезпечення, тарифна інтеграція та стратегічна роль України. *Ефективна економіка*. 2026. № 5. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.5.205>
12. TEN-T governance. Mobility and Transport. *European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en
13. Україна приєдналася до європейської транспортної мережі TEN-T. УНІАН. 2017. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/2265061-ukrajina-priyednalasya-do-yevropeyskoji-transportnoji-merezhi-ten-t.html>
14. Indicative TEN-T Investment Action Plan. *European Commission*. 2018. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/ten-t_iap_web-dec13.pdf
15. Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU. *EUR-Lex*. 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0217>
16. Євросоюз оновив індикативні мапи Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) для України та Молдови. *Міністерство з відновлення, інфраструктури та транспорту України*. 2023. URL: <https://mindev.gov.ua/news/35067-jevrosoi-uz-onoviv-indikativni-mapi-trans039jeuropeiskoyi-transportnoyi-merezi-ten-t-dlia-ukrayini-ta-moldovi>
17. Trans-European transport network (TEN-T): Council gives final green light to new regulation ensuring better and sustainable connectivity in Europe. *European Council of the EU*. 2024. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/>
18. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013. *EUR-Lex*. 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>
19. Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010 Text with EEA relevance. *EUR-Lex*. 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1316/oj/eng>
20. Trans-European Transport Network (TEN-T). Mobility and Transport. *European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
21. Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (Text with EEA relevance). *EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1153>
22. Info Day on the 2024 CEF Transport calls. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. *European Commission*. 2024. URL: https://cinea.ec.europa.eu/news-events/events/info-day-2024-cef-transport-calls-2024-10-02_en
23. The 2028-2034 EU budget for a stronger Europe. *European Commission*. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/eu-budget-2028-2034_en
24. Qlik. Analytics app. URL: https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/d2820200-d4d9-4a26-b23b-58e323c803c2/state/analysis/select/Subprogramme/CEF%20Transport

REFERENCES

- Balakin R. L. (2021). Fond ziednannia Yevropy v systemi spilnoho finansuvannia krytychnoi infrastruktury YeS [Connecting Europe Facility in the EU critical infrastructure co-financing system]. *Finansy Ukrainy*, 10, 61–80. <https://doi.org/10.33763/finukr2021.10.061>
- Charkina T., Zadoia V. & Yurchyk O. (2024). Restoration of the transport infrastructure of Ukraine in the conditions of war: A comparative analysis of economic models and stabilisation mechanisms. *Philosophy, Economics and Law Review*, 2(4), 50–61. <https://doi.org/10.63341/2786-491X-2024-2-50>
- Cherviakova V. (2023). Orhanizatsiino-metodolohichni pidkhody do pisliavoiennoho vidnovlennia transportno-lohistychnoi infrastruktury ukrainy [Organizational and methodological approaches to the post-war reconstruction of the transport and logistics infrastructure of Ukraine]. *Zhurnal yevropeiskoi ekonomiky*, 4(22), 597–622. <https://jeej.wunu.edu.ua/index.php/ukjee/article/view/1725>
- Duhienko N. O. & Ruzhyna O. A. (2025). Ukraina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv: mozhlyvosti ta vyklyky dlia rozvytku tranzynnoho potentsialu [Ukraine in the system of international transport corridors: opportunities and challenges for the development of transit potential]. *Uspikhy i dosiahnennia u nautsi*, 10, 883–893. [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-10\(20\)-883-893](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-10(20)-883-893)

- European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency & European Commission. (2024). Info Day on the 2024 CEF Transport calls. *European Commission*. https://cinea.ec.europa.eu/news-events/events/info-day-2024-cef-transport-calls-2024-10-02_en
- European Commission. TEN-T governance. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en
- European Commission. The 2028-2034 EU budget for a stronger Europe. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/eu-budget-2028-2034_en
- European Commission. Trans-European Transport Network (TEN-T). https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- European Commission. (2018). Indicative TEN-T Investment Action Plan. https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/ten-t_iap_web-dec13.pdf
- European Commission. (2022). Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0217>
- European Council of the EU. (2024). Trans-European transport network (TEN-T): Council gives final green light to new regulation ensuring better and sustainable connectivity in Europe. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/>
- European Parliament & Council. (2013). Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010 Text with EEA relevance. *EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1316/oj/eng>
- European Parliament & Council. (2021). Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (Text with EEA relevance). *EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1153>
- European Parliament & Council. (2024). Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013. *EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>
- Fediai N. O. (2018). Osoblyvosti intehtatsii ukrainskoi transportnoi infrastruktury v trans-yevropeisku transportnu merezhu [Peculiarities of integration of Ukrainian transport infrastructure into the trans-European transport network]. *Efektivna ekonomika*, 12. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93>
- Khainas R. M. (2024). Transportna systema Ukrainy: potentsial, ryzyky ta mozhlyvosti zovnishnoekonomichnoi spivpratsi z krainamy YeS [Ukraine's transport system: potential, risks and opportunities for foreign economic cooperation with EU countries]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 12, 197–202. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.12.197>
- Ministerstvo z vidnovlennia, infrastruktury ta transportu Ukrainy. (2023). Yevrosoiuz onoviv indykativni mapy Transievropeiskoi transportnoi merezhi (TEN-T) dlia Ukrainy ta Moldovy [The European Union has updated the indicative maps of the Trans-European Transport Network (TEN-T) for Ukraine and Moldova]. <https://mindev.gov.ua/news/35067-jevrosoiuz-onoviv-indykativni-mapi-trans039jevropeiskoyi-transportnoyi-merezi-ten-t-dlia-ukrayini-ta-moldovi>
- Mykytenko V. V. (2023). Povoienne vidnovlennia ta rozvytok krytychnoi infrastruktury Ukrainy [Post-war reconstruction and development of critical infrastructure of Ukraine]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1, 124–138. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1\(44\).124-138](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1(44).124-138)
- Nykyforuk O. I., Chmyrova L. Yu., Fediai N. O. & Stasiuk O. M. (2026). Heoekonomichna transformatsiia yevraziiskyykh transportnykh korydoriv: investytsiine zabezpechennia, taryfna intehtatsiia ta stratehichna rol Ukrainy [Gеоeconomic transformation of Eurasian transport corridors: investment support, tariff integration and the strategic role of Ukraine]. *Efektivna ekonomika*, 5. <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.5.205>
- Nykyforuk O. I., Stasiuk O. M., Chmyrova L. Yu. & Fediai N. O. (2026). Heopolitychni ta instytutsiino-pravovi faktory funktsionuvannia yevraziiskyykh transportnykh korydoriv u konteksti intehtatsiinykh perspektiv Ukrainy [Geopolitical and institutional-legal factors of the functioning of Eurasian transport corridors in the context of Ukraine's integration prospects]. *Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii*, 30. <https://doi.org/10.5281/zenodo.20331510>
- Nykyforuk O. I., Stasiuk O. M., Chmyrova L. Yu. & Fediai N. O. (2022). Povoienne vidnovlennia nazemnoi transportnoi infrastruktury Ukrainy [Post-war reconstruction of Ukraine's ground transport infrastructure]. *Vidnovlennia ta rekonstruksiiia povoiennoi ekonomiky Ukrainy: naukova dopovid* [Restoration and reconstruction of the post-war economy of Ukraine: scientific report] (p. 208–228). NAN Ukrainy, DU «Instytut ekonomiky ta prohnozuvannia NAN Ukrainy». <https://drive.google.com/file/d/1JD21aCEQaBdIO5JDHLstoWldsv0GC4PU/view>

- Oriekhova T. & Kuznietsov O. (2025). Prohrama «Connecting Europe Facility» yak faktor pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy u merezhi transievropeiskoi ekonomichnoi spivpratsi [The "Connecting Europe Facility" program as a factor in increasing Ukraine's competitiveness in the trans-European economic cooperation network]. *Ekonomika i orhanizatsiya upravlinnia*, 2, 174–185.
<https://doi.org/10.31558/2307-2318.2025.2.17>
- Qlik. *Analytics app*. https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/d2820200-d4d9-4a26-b23b-58e323c803c2/state/analysis/select/Subprogramme/CEF%20Transport
- UNIAN. (2017). *Ukraina pryiednalasia do yevropeiskoi transportnoi merezhi TEN-T* [Ukraine has joined the European transport network TEN-T]. <https://www.unian.ua/economics/transport/2265061-ukrajina-priednalasya-do-yevropeyskoji-transportnoji-mer-ezhi-ten-t.html>

unian.ua/economics/transport/2265061-ukrajina-priednalasya-do-yevropeyskoji-transportnoji-mer-ezhi-ten-t.html

Стаття підготовлена в рамках виконання відомчої НДР «Стратегування реконструктивного відновлення інфраструктури України», № держреєстрації 0124U003023. Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів. Під час підготовки роботи автори використали ChatGPT з метою стилістичного та технічного редагування тексту. Всі ідеї, аналітичні результати та висновки є оригінальним внеском авторів. Автори перевірили та відредагували отримані матеріали.

Стаття надійшла до редакції / Received: 03.06.2026
 Статтю прийнято до публікації / Accepted: 16.06.2026
 Оприлюднено / Published: 30.07.2026