

УДК 339.924:338.47

JEL: F15; H54; R42

Лариса Чмирьова, к. е. н.

(старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID 0000-0003-1811-2409

Наталя Федяй, к. е. н.

(старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID 0000-0002-6529-1078

Ольга Стасюк, к. е. н.

(старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID 0000-0002-4701-5598

ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ІНСТРУМЕНТУ CEF: ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ УКРАЇНИ

У статті досліджено особливості функціонування та фінансового забезпечення інструменту CEF як ключового інструменту підтримки розвитку транс'європейських мереж у транспортному, енергетичному та цифровому секторах. Розглянуто еволюцію інструменту CEF у межах програмних періодів 2014–2020 рр. та 2021–2027 рр., проаналізовано його правове забезпечення, стратегічні цілі та роль у реалізації політики ЄС щодо розвитку мережі TEN-T, декарбонізації транспорту, цифровізації та зміцнення стійкості інфраструктури.

Досліджено систему критеріїв відбору проєктів у межах інструменту CEF, яка базується на оцінюванні економічного, соціального та екологічного ефекту, рівня інноваційності та цифровізації, транскордонного значення, інтеграційного потенціалу та відповідності кліматичним цілям ЄС. Встановлено, що фінансова підтримка спрямовується, насамперед, на проєкти, які забезпечують розвиток мережі TEN-T, сприяють декарбонізації транспорту, розвитку мультимодальних перевезень, цифрової інфраструктури та військової мобільності. Обґрунтовано, що система відбору CEF орієнтована не лише на розвиток транспортної інфраструктури, а й на досягнення довгострокових цілей сталого розвитку ЄС.

Особливу увагу приділено аналізу результатів реалізації напрямку CEF2 «Транспорт» у 2021–2027 рр. Встановлено, що інструмент функціонує в умовах високого попиту на фінансування та значного перевищення обсягів заявлених потреб над наявними фінансовими ресурсами. Визначено ключові напрями інвестування, серед яких пріоритетне місце займає розвиток залізничного транспорту, транскордонної інфраструктури, цифрових транспортних систем, інфраструктури альтернативних видів палива та проєктів військової мобільності. Проаналізовано інституційні зміни у системі управління програмою, зокрема впровадження принципу «use it or lose it» та механізмів перерозподілу невикористаних коштів.

© Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О., Стасюк О.М., 2026

Обґрунтовано, що, участь України у програмі CEF2 створює додаткові можливості для фінансування проєктів розвитку транспортної інфраструктури, спрямованих на інтеграцію національної транспортної системи до мережі TEN-T. Водночас високий рівень конкуренції за ресурси обумовлює необхідність підвищення якості проєктної підготовки, інституційної спроможності та відповідності українських проєктів стратегічним пріоритетам транспортної політики ЄС.

Ключові слова: інструмент «З'єднання Європи», транс'європейська транспортна мережа, транспорт, фінансування, програмні періоди, інфраструктурні проєкти, цифровізацію, європейський зелений курс.

Постановка проблеми. Зростання ролі транспортної системи у забезпеченні економічної стійкості України, її післявоєнного відновлення та інтеграції до європейського економічного простору актуалізує питання фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури та її адаптації до вимог ЄС. Особливого значення набувають механізми залучення фінансових ресурсів для відновлення та модернізації транспортної мережі, а також інституційні та інфраструктурні передумови інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network, далі – TEN-T). Одним із ключових таких інструментів є інструмент «З'єднання Європи» (Connecting Europe Facility, далі – CEF), який забезпечує фінансування проєктів розвитку TEN-T та відіграє важливу роль у реалізації цілей Європейського зеленого курсу, розвитку військової мобільності та зміцненні транспортної взаємодії між державами-членами ЄС. У зв'язку з цим дослідження особливостей реалізації CEF та перспектив участі України у фінансуванні транспортних проєктів набуває важливого наукового і практичного значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика інтеграції України до TEN-T знайшла відображення у роботах Малюти та Балушевського [1], Лук'янової [2], а також Степанова, Волобуєвої, Сироти та Міська [3]. Дослідники розглядають TEN-T як стратегічну основу формування єдиного європейського транспортного простору та підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України. У роботі Малюти та Балушевського основна увага приділена розвитку інтермодальної логістики та визначенню бар'єрів інтеграції. Автори обґрунтовують необхідність розвитку логістичних хабів, «сухих портів», цифрових транспортних систем та механізмів державно-приватного партнерства. Лук'янова акцентує увагу на пріоритетах модернізації транспортної інфраструктури України, необхідності залучення інвестицій та впровадження цифрових технологій як передумов підвищення конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграції. У свою чергу, Степанов та ін. досліджують автотранспортну складову інтеграції до TEN-T та доводять, що адаптація до європейських стандартів охоплює не лише модернізацію дорожньої інфраструктури, а й гармонізацію законодавства, розвиток інтермодальних терміналів, цифрових платформ та інтелектуальних транспортних систем. Автори підкреслюють, що TEN-T виступає не лише інфраструктурним, а й гео економічним чинником трансформації ролі України в європейських транспортно-логістичних ланцюгах. Отже, більшість сучасних досліджень розглядають інтеграцію України до мережі TEN-T як комплексний процес, що поєднує інфраструктурну модернізацію, гармонізацію нормативно-правового законодавства, розвиток мультимодальної логістики, цифровізацію транспортних процесів та залучення інвестиційних ресурсів.

Питання використання інструменту CEF у контексті розвитку транспортної інфраструктури та європейської інтеграції України висвітлено в обмеженій кількості наукових праць. Зокрема, Орехова та Кузнецов [4] досліджують інструмент CEF як фактор підвищення конкурентоспроможності України в умовах поглиблення інтеграції до європейського економічного простору. Автори акцентують увагу на ролі CEF у фінансуванні

проектів TEN-T, розвитку мультимодальних перевезень, інтеграції транспортної системи України до ЄС, а також реалізації цілей Європейського зеленого курсу (European Green Deal). Особливістю даного дослідження є врахування нових умов європейської інтеграції України після набуття статусу кандидата на вступ до ЄС та включення української транспортної системи до оновленої мережі TEN-T.

Водночас Балакін [5] розглядає інструмент CEF переважно як елемент системи фінансування критичної інфраструктури ЄС. Автор обґрунтовує доцільність використання європейського досвіду для формування механізмів фінансування розвитку інфраструктури в Україні, зокрема шляхом створення спеціалізованих фондів підтримки критичної інфраструктури. Разом з тим дослідження було виконане у 2021 р., тобто до набуття Україною статусу країни-кандидата на вступ до ЄС, приєднання до програми CEF та інтеграції української транспортної мережі до TEN-T. У зв'язку з цим у роботі не розглядаються сучасні механізми участі України в конкурсах CEF2 «Транспорт» та практичні аспекти залучення фінансування для реалізації транспортно-інфраструктурних проєктів.

Попри наявність окремих досліджень, питання особливостей фінансування транспортної інфраструктури в межах CEF2 «Транспорт», результатів реалізації конкурсів проєктних пропозицій та перспектив участі України в поточному програмному періоді залишаються недостатньо дослідженими, що зумовлює актуальність даної статті.

Метою дослідження є виявлення особливостей фінансування транспортної інфраструктури в межах інструменту CEF на основі аналізу проєктів, що реалізуються та їх структури, а також оцінювання перспектив залучення Україною фінансових ресурсів CEF для відновлення транспортної інфраструктури в процесі інтеграції до європейського транспортного простору.

Виклад основного матеріалу дослідження. *Інструмент CEF* є одним із ключових фінансових механізмів ЄС, спрямованих на підтримку розвитку транс'європейських мереж (Trans-European Network, TEN) у транспортному, енергетичному та цифровому секторах. Його створення обумовлене необхідністю забезпечення ефективного функціонування внутрішнього ринку ЄС, підвищення конкурентоспроможності європейської економіки, зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості держав-членів, а також формування сучасної та стійкої системи інфраструктури.

CEF виступає основним інструментом фінансування проєктів, що сприяють розвитку TEN-T, Транс'європейської енергетичної мережі (Trans-European Networks for Energy, TEN-E) та цифрової інфраструктури. Особлива увага приділяється усуненню інфраструктурних бар'єрів, ліквідації «вузьких місць» у транспортних коридорах, покращенню транскордонних зв'язків, інтеграції різних видів транспорту та підвищенню взаємодії між державами-членами ЄС, а також між державами-членами ЄС та кандидатами на вступ. Реалізація таких проєктів сприяє підвищенню мобільності населення і товарів, розвитку міжнародної торгівлі та зміцненню економічної інтеграції.

У межах сучасної політики ЄС CEF виконує важливу роль у досягненні стратегічних цілей, пов'язаних із цифровою та зеленою трансформацією економіки. Зокрема, інструмент CEF спрямований на розвиток екологічно стійких транспортних систем, впровадження інноваційних цифрових технологій, розширення використання альтернативних видів палива та підвищення енергетичної безпеки. Важливим завданням також є посилення стійкості інфраструктури до зовнішніх викликів, зокрема геополітичних та безпекових загроз.

До основних цілей механізму CEF належать:

- розвиток та модернізація TEN;
- підтримка декарбонізації економіки та досягнення кліматичних цілей ЄС;
- забезпечення ефективного функціонування внутрішнього ринку;
- зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості;

- розвиток інтермодальних та мультимодальних транспортних рішень;
- стимулювання цифровізації транспортної, енергетичної та комунікаційної інфраструктури;

- посилення синергії між транспортним, енергетичним та цифровим секторами.

Критерії відбору проєктів CEF. Особливого значення набуває ефективність відбору проєктів, що претендують на підтримку в межах CEF. Критерії відбору проєктів чітко сформульовані у Регламенті (ЄС) № 2021/1153 [6]:

- економічний, соціальний та екологічний вплив, включаючи вплив на клімат через розрахунок витрат та вигод життєвого циклу проєкту, обґрунтованість, повноту та прозорість аналізу;

- інновації та цифровізація, питання безпеки, сумісності та доступності, зокрема для осіб з обмеженою мобільністю;

- транскордонний вимір, інтеграція мережі та територіальна доступність, зокрема для європейських островів та найвіддаленіших регіонів;

- додана вартість ЄС;

- синергія між транспортним, енергетичним та цифровим секторами;

- зрілість заходу з огляду на стан розвитку проєкту;

- обґрунтованість стратегії технічного обслуговування, запропонованої для проєкту після його завершення;

- обґрунтованість запропонованого плану впровадження;

- стимулюючий (каталізуючий) вплив фінансової підтримки ЄС на інвестиційну діяльність;

- необхідність подолання фінансових перешкод, спричинених недостатньою комерційною життєздатністю, високими початковими витратами або відсутністю ринкового фінансування;

- потенціал подвійного використання в контексті військової мобільності;

- узгодженість із планами ЄС та національними планами в галузі енергетики та клімату, включаючи принцип «енергоефективність понад усе».

Вимоги щодо доступу проєктів до фінансування у межах механізму CEF формують цілісну систему відбору таких проєктів, яка поєднує інфраструктурні, кліматичні та інтеграційні пріоритети ЄС. Ключовою умовою надання фінансування є відповідність проєктів стратегічним цілям CEF, зокрема розвитку TEN-T та дотримання довгострокових зобов'язань щодо декарбонізації. Це свідчить про те, що інвестиційна політика CEF орієнтована не лише на розширення інфраструктури, але й на її трансформацію відповідно до кліматичних цілей ЄС.

Програмні періоди CEF. Реалізація CEF здійснюється в межах багаторічних фінансових планів ЄС, що забезпечує довгострокове планування інвестицій та послідовність інфраструктурної політики. Кожен програмний період характеризується власними пріоритетами та обсягами фінансування залежно від актуальних потреб розвитку ЄС.

Правову основу функціонування інструменту CEF становлять нормативно-правові акти ЄС. Для програмного періоду 2014–2020 рр. діяльність CEF регулювалася Регламентом (ЄС) № 1316/2013 Європейського Парламенту та Ради, який визначав правила реалізації програми. У поточному програмному періоді 2021–2027 рр. реалізація здійснюється відповідно до Регламенту (ЄС) № 2021/1153, що встановлює підходи до її функціонування у 2021–2027 рр.

Перший програмний період функціонування інструменту (CEF1) охоплював 2014–2020 рр. [7] Загальний бюджет становив близько 33,2 млрд євро, з яких 26,3 млрд євро (79,2%) було спрямовано на фінансування транспортної інфраструктури. Основними завданнями цього періоду були розвиток мережі TEN-T, усунення критичних інфраструктурних обмежень та реалізація масштабних транскордонних проєктів.

Поточний програмний період (CEF2), що охоплює 2021–2027 рр. [6], характеризується розширенням стратегічних пріоритетів та адаптацією до нових економічних і безпекових викликів. Загальний бюджет інструменту становить близько 33,7 млрд євро, з яких 25,8 млрд євро (76,6%) передбачено на розвиток транспортної інфраструктури. Значна частина фінансування спрямовується на підтримку екологічно чистих видів транспорту, цифровізацію транспортних систем, розвиток інфраструктури для альтернативних видів палива, а також проєкти військової мобільності, що мають подвійне цивільне та оборонне призначення. Крім того, до 1 % загального бюджету програми може використовуватися для забезпечення технічної та адміністративної підтримки її реалізації.

Приєднання України до програми CEF у 2023 р. надало можливість інституціям брати участь у конкурсах на отримання фінансування для реалізації інфраструктурних проєктів. Це створює додаткові можливості для інтеграції української транспортної системи до мережі TEN-T, розвитку логістичних маршрутів між Україною та ЄС, а також залучення інвестицій у модернізацію транспортної інфраструктури.

У наступному багаторічному програмному періоді ЄС (2028–2034 рр.) очікується збільшення обсягів фінансування до понад 51 млрд євро, що пов'язано зі зростанням потреб у розвитку транскордонної інфраструктури, високошвидкісного залізничного сполучення, цифрових транспортних рішень та проєктів військової мобільності. Особливий акцент планується зробити на підвищенні стійкості європейської транспортної системи, зміцненні стратегічних транспортних коридорів та досягненні цілей Європейського зеленого курсу.

Таким чином, розширення участі України в інструменті CEF та очікуване зростання фінансування у наступному програмному періоді ЄС формують новий контекст реалізації інфраструктурних проєктів, у якому особливої ваги набувають питання ефективного управління ресурсами та результативності їх використання. На цьому тлі важливим є розуміння актуальних інституційних змін у межах діючого механізму CEF2 «Транспорт», які визначають правила доступу до фінансування, підходи до відбору проєктів і принципи розподілу коштів. Саме ці особливості зумовлюють необхідність детальнішого розгляду функціонування CEF2 «Транспорт» у сучасних умовах.

Особливості фінансування у межах CEF2 «Транспорт». У процесі реалізації CEF2 «Транспорт» механізм зазнав суттєвих інституційних змін. Зокрема, у липні 2023 р. було переглянуто підходи до функціонування напряму CEF2 «Транспорт» та запроваджено систему щорічних конкурсів проєктних пропозицій. Одним із ключових управлінських нововведень стало впровадження принципу «використовуй або втратиш» («use it or lose it»), який передбачає коригування або перерозподіл фінансування у випадку затримки реалізації проєктів чи низького рівня освоєння коштів. Вивільнені ресурси спрямовуються на фінансування інших ініціатив у межах додаткових («рефлексних») конкурсів. Такий підхід спрямований на підвищення ефективності використання бюджетних ресурсів ЄС, мінімізацію ризиків неосвоєння коштів та посилення результативності інфраструктурної політики.

Європейська Комісія проводить моніторинг та звітування про результати реалізації механізму, рівень досягнення визначених цілей та відповідність окремих секторів затвердженим орієнтирам згідно з вимогами Регламенту (ЄС) 2021/1153. Перший офіційний звіт Європейської Комісії щодо реалізації CEF2 [8], який охоплює період 2021–2024 рр. та містить комплексну оцінку функціонування механізму, зокрема результативності фінансування транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури, було оприлюднено 24 вересня 2025 р. (табл. 1).

Загальний обсяг інвестицій у транспортну інфраструктуру за період 2021–2024 рр. перевищив 21 млрд євро. Переважна частка фінансування була спрямована на розвиток залізничного транспорту (15 млрд євро, або 71%), що відповідає стратегічному курсу ЄС на декарбонізацію транспортного сектору та пріоритетність розвитку екологічно сталих видів

транспорт. Водночас значно менші обсяги інвестицій припали на водний транспорт, зокрема модернізацію терміналів і цифрові системи управління (близько 2 млрд євро, або 9,5%), а також на розвиток дорожньої інфраструктури. Станом на кінець 2025 р. у межах CEF2 «Транспорт» було проведено три щорічні конкурси. Останній конкурс обсягом 2,5 млрд євро, завершений у січні 2025 р., став першим конкурсом, реалізованим відповідно до оновленого Регламенту (ЄС) 2024/1679, який набрав чинності у 2024 р.

Таблиця 1. Конкурси проєктних пропозицій CEF2 “Транспорт” у 2021-2024 рр.

Напрями витрат	Проєктні пропозиції			Бюджет, млрд євро			Коефіцієнт перевищення, %*
	Подані	Підтримані	%	Запланований	Скільки запитів	Виділено	
Загальна інфраструктура	909	299	33	8,5	30,7	9,5	3,6
Згуртування**	214	109	51	8,8	19,6	9	2,2
AFIF***	191	167	87	1,9	2	1,7	1
Військова мобільність	186	95	51	1,7	5	1,7	2,9
Усього	1454	631	43	20,3	56,8	21,5	2,8

*коефіцієнт перевищення кількості заявок над фінансуванням, що були подані, ділене на запланований бюджет конкурсу

**витрати виключно в державах-членах, які мають право на фінансування з Фонду згуртування

***Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) – Інструмент розвитку інфраструктури для альтернативних видів палива

Джерело: складено авторами на основі [8]

Аналіз результатів конкурсів пропозицій CEF2 “Транспорт” за 2021–2024 рр. свідчить про високий рівень конкуренції проєктів за фінансові ресурси та суттєве перевищення попиту над пропозицією. Загалом було подано 1454 заявки, з яких лише 631 (43,4%) отримала підтримку, що демонструє значний відбірковий тиск і обмеженість бюджетних ресурсів порівняно з інвестиційними потребами. Обсяг реальних потреб у фінансуванні (56,8 млрд євро) більш ніж у 2,8 рази перевищував запланований бюджет конкурсів (20,3 млрд євро), що підтверджує дефіцит фінансування у сфері розвитку транспортної інфраструктури TEN-T.

Близько 80% інвестицій було спрямовано на розвиток основної мережі TEN-T, що підкреслює її пріоритетне значення у формуванні єдиного транспортного простору ЄС. Ще 13% фінансування припадало на комплексну мережу, тоді як 7% становили проєкти, які не можуть бути безпосередньо віднесені до конкретних сегментів TEN-T, але є критично важливими для її функціонування (зокрема SESAR, ITS, ERTMS тощо).

Як зазначалось вище, однією з вимог CEF є спрямування 60% фінансового бюджету CEF на досягнення кліматичних цілей, тоді як у транспортному секторі фактична частка таких витрат в зазначений період досягла близько 79%, що свідчить про пріоритетність «зеленого» переходу.

Значна частка профінансованих проєктів (78%, або 16,6 млрд євро) має транскордонний характер, що підтверджує інтеграційну спрямованість CEF2 та його роль у формуванні безперервної транспортної мережі. Окрему роль відіграє розвиток інфраструктури альтернативних видів палива (2,3 млрд євро), який реалізується, зокрема, через спеціалізований інструмент AFIF. У структурі цих інвестицій домінують витрати на дорожнє

господарство (1103 млн євро), тоді як на водний транспорт припадає 185 млн євро, а на повітряний – 96 млн євро.

Цифровізація транспортної системи також є одним із ключових напрямів інвестування: 93 проєкти отримали понад 1,4 млрд євро. Найбільшу частку фінансування спрямовано на впровадження системи ERTMS (46%), далі – на проєкти SESAR (23%) та ITS (17%). Інші цифрові ініціативи, зокрема eFTI, RIS, EMSWe та VTMS, охопили 13% відповідного фінансування.

Окремим напрямом є підтримка військової мобільності, на яку було спрямовано 1,7 млрд євро (95 проєктів). Розподіл інвестицій за видами транспорту засвідчує домінування проєктів у сфері залізничного транспорту, що становить 45%, у сфері дорожнього господарства – 34% та повітряного транспорту – 7%. У межах цього напрямку здійснюється модернізація транспортних коридорів, мостів, тунелів та інших об'єктів з урахуванням можливості їх використання як у цивільних, так і у військових цілях. Після початку повномасштабної війни росії проти України значення цього напрямку суттєво зросло, а також посилилася увага до забезпечення стійкості логістичних ланцюгів та розвитку альтернативних маршрутів постачання.

CEF2 також передбачає можливість фінансування синергетичних проєктів, пов'язаних з іншими секторами. У межах CEF2 такі елементи можуть становити до 20% допустимих витрат. У CEF2 «Транспорт» загалом 34 проєкти отримали 64 млн євро фінансування, зокрема 20 проєктів передбачають створення водневої інфраструктури (заправні станції та електролізери), а ще 8 – встановлення сонячних панелей на об'єктах транспортної інфраструктури (аеропорти, порти, термінали).

Висновки. Високий попит на фінансування транспортної інфраструктури, тривалі строки реалізації масштабних проєктів, а також інфляційний тиск зумовили необхідність коригування параметрів Багаторічної фінансової рамки ЄС (довгостроковий бюджетний план Європейського Союзу – Multiannual Financial Framework) та перерозподілу фінансових ресурсів. Загалом, результати конкурсів підтверджують, що інструмент CEF функціонує в умовах хронічної перевантаженості заявками, де значна частина економічно доцільних і стратегічно важливих проєктів не отримує фінансування. У результаті станом на 2025 р. бюджет CEF2 «Транспорт» був фактично вичерпаний, а проведення нових конкурсів у межах чинного бюджетного періоду не передбачається, за винятком випадків повторного перерозподілу невикористаних коштів.

Така ситуація свідчить, з одного боку, про високу ефективність інструменту та значний попит на фінансування транспортної інфраструктури, а з іншого – про обмеженість ресурсної бази ЄС порівняно з масштабами інвестиційних потреб держав-членів і держав-кандидатів. Для України це означає необхідність посилення конкурентоспроможності національних проєктів, їх відповідності пріоритетам TEN-T та забезпечення високого рівня інституційної готовності до участі у майбутньому програмному періоді CEF3.

Отже, розширення стратегічних завдань CEF у межах другого програмного періоду супроводжувалося не лише збільшенням ролі інструменту у реалізації транспортної політики ЄС, але й зміною підходів до фінансового управління. Зростання обсягів фінансування, поява нових пріоритетів, пов'язаних із цифровізацією, військовою мобільністю та Європейським зеленим курсом, зумовили необхідність підвищення ефективності використання бюджетних ресурсів та посилення контролю за реалізацією проєктів. У зв'язку з цим у межах CEF2 «Транспорт» було впроваджено низку інституційних змін, спрямованих на підвищення результативності фінансування та прискорення реалізації інфраструктурних ініціатив.

ЛІТЕРАТУРА

1. Малюта Л., Балушевський К. Розвиток інтермодальної логістики Україна – ЄС у контексті інтеграції до транспортної мережі TEN-T. *Economic Analysis*. 2025. 35(3). С. 54–67. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.03.054>
2. Лук'янова О.М. Пріоритети розвитку транспортної інфраструктури України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 90. С. 165–171. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337307>
3. Степанов О.В., Волобуєва Т.В., Сирота В.М., Місько Є.М. Автотранспортна інтеграція України до європейської мережі TEN-T. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2026. № 2(97). С. 137–144. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2026.2.16>
4. Орехова Т., Кузнецов О. Програма «connecting Europe Facility» як фактор підвищення конкурентоспроможності України у мережі Транс'європейської економічної співпраці. *Економіка і організація управління*. № 2(58). 2025. 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. 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>
7. 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>
8. Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Progress Report on the Implementation of the 2021-2027 Connecting Europe Facility for the Years 2021-2024. COM/2025/516 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2025%3A516%3AFIN#footnote17>

REFERENCES

1. Oriekhova, T., Kuznietsov, O. (2025), The “Connecting Europe Facility” program as a factor of improving Ukraine’s competitiveness in the trans-european economic cooperation network. *Ekononika i orhanizatsiia upravlinnia*, 2(58), 174–185. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2025.2.17>
2. Balakin, R. (2021), Connecting Europe Facility in the system of joint financing of the EU critical infrastructure. *Finansy Ukrainy*, 10, 61–80. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2021.10.061>
3. Maliuta, L. & Balushevskiy, K. (2025), Development of Ukraine-EU intermodal logistics in the context of integration into the Ten-T. *Ekononichnyi analiz*, 35(3), 54–67. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.03.054>
4. Luk'janova, O.M. (2025), Priorities for the development of transport infrastructure in Ukraine. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 90. pp. 165–171. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337307>
5. Stepanov, O.V., Volobuyeva, T.V., Sirota V.M., Misko YE.M (2026), Road transport integration of Ukraine into the european TEN-T network. *Visnyk Khersonskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu*, 2(97). pp. 137–144. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2026.2.16>
6. European Union. [EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1153). (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), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1153>
7. European Union. EUR-Lex. (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, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1316/oj/eng>
8. European Union. EUR-Lex. (2025), Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Progress Report on the Implementation of the 2021-2027 Connecting Europe Facility for the Years 2021-2024. COM/2025/516 final, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2025%3A516%3AFIN#footnote17>

Larysa Chmyrova, PhD (Economics)

(Senior Research Officer of Department of the Development of Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”)

Fediai Natalia, PhD (Economics)

(Senior Research Officer of Department of the Development of Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”)

Stasiuk Olha, PhD (Economics)

(Senior Research Officer of Department of the Development of Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”)

FINANCING TRANSPORT INFRASTRUCTURE WITHIN THE CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF): IMPLEMENTATION FEATURES AND PROSPECTS FOR UKRAINE'S PARTICIPATION

The article examines the functioning and financial framework of the Connecting Europe Facility (CEF) as a key instrument supporting the development of trans-European networks in the transport, energy, and digital sectors. The evolution of the CEF across the 2014–2020 and 2021–2027 programming periods is analyzed, with particular attention paid to its legal framework, strategic objectives, and role in implementing EU policies aimed at the development of the Trans-European Transport Network (TEN-T), transport decarbonization, digitalization, and the enhancement of infrastructure resilience.

The study investigates the project selection criteria applied within the CEF framework, which are based on the assessment of economic, social, and environmental impacts, the level of innovation and digitalization, cross-border relevance, integration potential, and compliance with the EU's climate objectives. It is established that financial support is primarily allocated to projects contributing to the development of the TEN-T network, transport decarbonization, multimodal transport, digital infrastructure, and military mobility. The findings demonstrate that the CEF selection system is designed not only to support transport infrastructure development but also to advance the European Union's long-term sustainable development goals.

Particular attention is devoted to the analysis of the implementation results of the CEF2 Transport programme during the 2021–2027 period. The study reveals that the instrument operates under conditions of exceptionally high demand for funding, with project financing needs significantly exceeding available financial resources. The key investment priorities are identified, including the development of railway transport, cross-border infrastructure, digital transport systems, alternative fuels infrastructure, and military mobility projects. Institutional changes in programme management are also examined, including the introduction of the “use it or lose it” principle and mechanisms for reallocating unused funds.

The article substantiates that Ukraine's participation in the CEF2 programme creates additional opportunities for financing transport infrastructure projects aimed at integrating the national transport system into the TEN-T network. At the same time, the high level of competition for available resources necessitates improvements in project preparation quality, institutional capacity, and the alignment of Ukrainian projects with the strategic priorities of EU transport policy.

Keywords: *Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TEN-T), transport, financing, programming periods, infrastructure projects, digitalization, European Green Deal.*

Стаття надійшла до видання 15.05.2026

Стаття прийнята до друку після рецензування 05.06.2026

Стаття опублікована 10.07.2026