

УДК 339.9  
JEL J13, J16

РИБЧУК А.В.

д.е.н., проф.

Дрогобицький Державний педагогічний  
університет імені Івана Франка

вул. Стрийська, 3, м. Дрогобич, Україна, 82100

E-mail: RAV\_net957@ukr

ORCID: 0000-0002-5130-2442

## ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ

**Актуальність.** Актуальність дослідження зумовлена тим, що транспортний сектор Європейського Союзу знаходиться сьогодні на роздоріжжі, оскільки необхідна політика, що відповідає потребам XXI сторіччя, і яка сприятиме зростанню робочих місць у ЄС. Вона повинна уникати стримування мобільності, та одночасно відповідати діапазону соціальних та економічних проблем, що виникають.

**Мета та завдання.** Метою статті є розробка теоретичних, методичних положень та практично-прикладних пропозицій, які мають обґрунтувати інструменти оптимізації транспортних послуг та зміни в дизайні транспортних засобів та інфраструктури Євросоюзу. Окрім того, різні фактори історичного та географічного характеру часто впливають на політичні переваги держав-учасниць. Після десятиліть діяльності ЄС на даний момент не має достатньо сумісної та ресурсозберігаючої мережі взаємопов'язаної, транскордонної транспортної інфраструктури.

**Результати.** Сутність формування єдиної європейської транспортної мережі полягає у реалізації прямих зв'язків між основними вузлами та інфраструктурою, що формує мобільність пасажирів. Аеропорти, порти, залізниця, метрополітени та автобусні станції повинні все більше і більше трансформуватися у мультимодальні платформи зв'язку для пасажирів і вантажів. Онлайн-інформація, електронні системи бронювання та оплати, що об'єднують всі транспортні засоби сприятимуть мультимодальним подорожам. Але на сьогодні правові, адміністративні та технічні бар'єри розмножуються і гальмують процес формування єдиного європейського транспортного простору. Незважаючи на активізацію залізничних вантажних та міжнародних пасажирських перевезень доступ до ринку транспортних послуг продовжує залишатися серйозною проблемою. Це в основному через недостатню незалежність та відсутність фінансової прозорості між адміністраторами інфраструктури та операторами послуг, що може призвести до дискримінації і викривлення ринку.

**Висновки.** У транспортній політиці Європейського Союзу закладено потужний важіль для відновлення економічного розвитку. Новим питанням для європейських транспортних систем є їхня інтермодальність, тобто можливість для логістичних ланцюгів використовувати різні послідовні види транспорту відповідно до їх конкретних потреб для оптимізації витрат і впливу на навколишнє середовище. Це означає реалізацію регулярних, чітких зусиль на європейському рівні - країна за країною, промисловість за галузями, відповідно до різних географічних, економічних та історичних особливостей. Інвестиційна стратегія в транспортній інфраструктурі буде мати сенс лише в тому випадку, якщо її поділяють суб'єкти світового ринку. Шляхом спільного фінансування окремих об'єктів бізнесом та державами буде реальна можливість створення єдиної європейської транспортної мережі.

**Ключові слова:** транспортна політика, європейська інтеграція, єдиний європейський транспортний простір.

UDC 339.9  
JEL J13, J16

RYBCHUK A.V.

doctor of economics, prof.

Drohobych State Pedagogical University  
Ivan Franko University

Stryi strit 3, Drohobych, Ukraine, 82100

E-mail: RAV 957@ukr.net

ORCID: 0000-0002-5130-2442

## PROBLEMS OF THE FORMATION OF THE UNITED EUROPEAN TRANSPORT SPACE

**Topicality.** The relevance of the study is based on the fact that the transport sector of the European Union is at a crossroads today, as it requires a policy that meets the needs of the 21st century and which will contribute to the growth of jobs in the EU. It must avoid constraining mobility, while at the same time responding to a range of social and economic problems that arise.

**Aim and tasks.** The purpose of the article is to develop theoretical, methodological and practical applications, which should justify the optimization of transport services and changes in the design of vehicles and infrastructure of the European Union. In addition, various factors of historical and geographical nature often affect the political merits of States parties. After decades of EU activity, there is currently not a sufficiently compatible and resource-saving network of interconnected, trans-border transport infrastructure.

**Research results.** The essence of the formation of a united European transport network is the implementation of direct links between the main nodes and the infrastructure that forms the mobility of passengers. Airports, ports, railways, undergrounds and bus stations must increasingly be transformed into multimodal communication platforms for passengers and cargo. Online information, electronic booking and payment systems that combine all vehicles will contribute to multimodal travel. But today legal, administrative and technical barriers multiply and slow down the process of forming a single European transport space. Despite the intensification of rail freight and international passenger transport, access to the transport services market continues to be a serious problem. This is largely due to lack of independence and lack of financial transparency between infrastructure managers and service providers, which can lead to discrimination and distortion of the market.

**Conclusion.** The transport policy of the European Union provides a powerful lever for economic recovery. A new issue for European transport systems is their intermodality, that is, the opportunity for logistic chains to use different consecutive modes of transport according to their specific needs for optimizing costs and environmental impact. This means the implementation of regular, clear efforts at European level - country by country, industry by industry, according to different geographical, economic and historical features. An investment strategy in transport infrastructure will make sense only if it is shared by actors in the world market. By means of joint financing of individual objects by business and states, the possibility of creating a single European transport network will be real.

**Key words:** transport policy, European integration, the united European transport space.

### **Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.**

Глобальна економічна і фінансова криза суттєво вплинула на функціонування європейської інтеграції, відкривши, водночас нові можливості для стимулювання якісно нових проектів у сферах, які до кризи вважалися домінуючими і непідйомними з точки зору поглиблення інтеграційних процесів, а саме - формування єдиного європейського транспортного простору.

**Аналіз останніх публікацій по проблемі.** Дослідженням проблем удосконалення транспортної системи Європейського Союзу займаються як зарубіжні, так вітчизняні вчені: Р. Вітман, І.Захаріадіс, Ж.Ілеєва, В.Седельмеєр, І.Словачек, А.Юнкос, Н. Злоказова, І.Кузьменко, В.Орлова та інші. Так, досліджуючи стратегію розвитку розширеного ЄС, В. Орлова зазначає: що «Просторове розширення Європейського Союзу об'єктивно зумовило необхідність розроблення стратегії подальшого розвитку регіонального об'єднання, що зокрема передбачало і реалізацію спільної транспортної політики, котра мала врахувати інтереси усіх країн-учасниць щодо будівництва та модернізації функціонуючої транспортної інфраструктури» [2, с. 53].

А.Кузьменко звертає увагу на те, що «Основу комунікаційного або транспортно-логістичного каркасу Європи визначила програма створення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), якою передбачено формування сучасної транспортно-логістичної мережі в країнах Європейського Союзу з метою забезпечення територіальної єдності та вільного руху товарів і населення в межах європейських країн, посилення процесів інтеграції на європейському просторі [1, с. 5].

Хенрік Хололей розглядаючи останні тенденції функціонування транспортної інфраструктури ЄС стверджує: «Транспорт є наріжним каменем європейської інтеграції і міцно пов'язана зі створенням Єдиного ринку, який сприяє зайнятості та економіці зростання... Транспорт стосується всіх нас, оскільки він впливає на повсякденне життя всіх громадян і компаній ЄС. Він також має сильний територіальний вимір і є ключем до згуртованості між регіонами ЄС. Таким чином, транспортна політика повинна вирішувати широкий діапазон економічних, соціальних та екологічних аспектів» [8, с. 1].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** На сьогодні не існує єдиного підходу до вирішення проблем соціально-економічного характеру, які існують у європейському інтеграційному угрупованні. Можливо, найперспективнішим напрямком є реалізація політики, що

включає такі детермінанти, як природні та фінансові ресурси, технології та інфраструктуру, і, зокрема, реформування транспортного сектора з урахуванням основних тенденцій транспортної політики Європейського Союзу. Європа стикається з новими цілями розвитку транспорту, такі як відновлення балансу між видами транспорту та розвиток інтермодальності, боротьба з перевантаженнями, безпека і якість послуг.

**Формулювання цілей дослідження (постановка завдання).** В даному дослідженні пропонується комплексно проаналізувати транспортний сектор ЄС, який сьогодні знаходиться на роздоріжжі, оскільки потрібна політика, що відповідає потребам ХХІ сторіччя, і яка сприятиме зростанню робочих місць у Євросоюзі. Вона повинна уникати стримування мобільності, та одночасно відповідати діапазону соціальних та економічних проблем, що виникають. Планується дослідити напрями оптимізації транспортних послуг і зміни в дизайні транспортних засобів та інфраструктури. Значне місце у статті займає характеристика потенціалу усіх складових елементів транспортної інфраструктури Європейського Союзу.

**Виклад основних результатів та їх обґрунтування.** Сьогодні Євросоюз знаходиться у поворотній точці, яка зумовлює необхідність формування єдиного європейського транспортного простору. Після десятиліть діяльності ЄС на даний момент не має достатньо сумісної та ресурсозберігаючої мережі взаємопов'язаної, транскордонної транспортної інфраструктури. На ринку транспортних послуг все ще проявляється відсутність окремих міждержавних зв'язків, вузькі місця та інші ринкові бар'єри. Оскільки між східними і західними частинами ЄС є великі розбіжності і ці проблеми стосуються як ефективності, так і єдності Європи. Транспортна діяльність по всій Європі є активною і має на меті продовжувати зростати – припускають, що до 2050 року пасажирський транспорт збільшиться на 42%, і вантажний транспорт на 60%. Це позитивно вплине на пасажирські перевезення і торгівлю, але зумовить навантаження на транспортну мережу, а також навколишнє середовище. А у деяких з них вже відчувається криза потужності секторів, що створюють значні витрати як для звичайних туристів, так і бізнес сектора [3, с. 35].

Європейська Комісія запропонувала заходи щодо створення Єдиного європейського транспортного простору де ефективність його функціонування пов'язана з конкурентоспроможністю та стійкістю. З метою створення ефективної транспортної системи, ЄС повинен капіталізувати існуючу інфраструктуру в різних країнах-учасниках. Держави повинні поєднувати підхід «згори-донизу» з концепцією «знизу-вгору» функціональності мережі з метою перенесення великих і консолідованих обсягів вантажних і пасажирських перевезень з високою ефективністю та низькими виводами. Ця мета буде досягнута завдяки широкому використанню більш ефективних режимів у мультимодальних комбінаціях і широкого застосування передових технологій. Підхід «знизу-вгору» формує «всеосяжну мережу», яка складає базис транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і включає всі існуючі та заплановані інфраструктурні проекти бажаних країн-сусідів. Підхід «зверху донизу» формує «базову мережу», що сприятиме усуненню вузьких місць і збільшенню мультимодальності у відповідних транспортних вузлах [13, с. 8].

Різниця між базовою та комплексною мережею відображає ієрархічну структуру транспортної мережі; оскільки вузли мають нерівний рейтинг, є місце і необхідність правильного підходу до здійснення субсидіарності. Що стосується інтеграції Стратегія є базовою мережею зверху донизу, яка буде служити всій Європі тільки тоді, коли вона буде повністю завершеною. Дизайн мережі повинен бути ефективним у забезпеченні мультимодальних зв'язків. Такі зв'язки будуть між столицями ЄС та іншими основними містами, портами, аеропортами та ключовими сухопутними переходами, а також іншими основними економічними центрами. Такі процеси переходитимуть через кордони ЄС, шляхом розширення транспортної мережі ЄС до її безпосередніх сусідів, а також через приєднання Європи до решти світу через її порти і аеропорти.

Транспортна мережа повинна бути ефективною через зменшення інвестицій в інфраструктуру і сприяючи тим самим більш прямому зв'язку між основними вузлами та інфраструктурою, що формує мобільність пасажирів. Аеропорти, порти, залізничні, метрополітени та автобусні станції повинні все більше трансформуватися у мультимодальні платформи зв'язку для пасажирів і вантажів. Онлайн-інформація, електронні системи бронювання та оплати, що об'єднують всі транспортні засоби сприятимуть мультимодальним подорожам. Але на сьогодні правові, адміністративні та технічні бар'єри розмножуються і гальмують процес формування єдиного європейського транспортного простору.

Незважаючи на активізацію залізничних вантажних та міжнародних пасажирських перевезень доступ до ринку транспортних послуг продовжує залишатися серйозною проблемою. Це в основному

через недостатню незалежність та відсутність фінансової прозорості між адміністраторами інфраструктури та операторами послуг, що може призвести до дискримінації і викривлення ринку. Таким чином, Європейська Комісія запропонувала збільшити розподіл функцій між менеджерами інфраструктури та операторами послуг. Це пропозиція має забезпечити недискримінацію з точки зору встановлення тарифів, розподілу шляхів та управління рухом. Трековані заходи, системи енергопостачання та сигналізації відрізняються між державами-партнерами, з часів, коли залізниці були ще як національні монополії. Ця спадщина перешкоджає транскордонному переміщенню поїздів і впливає на зростання вартості рухомого складу, що використовується в міжнародних операціях [4, с. 30].

У той же час контракти на державні послуги можуть бути укладені безпосередньо без відкритого тендеру та процедур закупівель. Вантажні перевезення на коротких і середніх відстанях (менше 300 км) будуть значною мірою, залишатися на вантажних автомобілях. Тому важливо використовувати заохочувальні альтернативні транспортні рішення (залізничний, водний транспорт), що сприяють підвищенню ефективності вантажних автомобілів за рахунок впровадження нових двигунів і більш чистих видів палива, використання інтелектуальних транспортних систем. В автомобільному транспорті національні ринки лише нещодавно відкрилися для каботажу (тобто послуги, що здійснюються підприємством резидент іншої держави-учасниці для зменшення кількості порожніх вантажівок. На великих відстанях ЄС потребує спеціально розроблених коридорів перевезення залізничних вантажів, оптимізованих з точки зору використання енергії та екологічної безпеки.

Потенціал аеропортів повинен бути оптимізований і, за необхідності, збільшений, оскільки в іншому випадку вони стикаються з зростаючим попитом на поїздки до та з третіх країн і регіонів Європи, які погано пов'язані між собою, що може призвести до більш ніж подвоєння діяльності повітряного транспорту ЄС. В інших випадках (високошвидкісний) залізничний транспорт повинен поглинати велику відстань. Європі потрібен єдиний інтегрований повітряний простір. Її літаки все ще зобов'язані робити непотрібні обходи, а не прямі маршрути, і вони страждають від затримок повітряного руху, які продукують значні економічні та екологічні збитки. Через постійне зростання повітряного руху, існуюча система управління повітряним рухом більше стає не стійкою з причин безпеки.

Митні формальності для суден, що подорожують між двома європейськими портами, залишаються підпорядкованими однаковим митним правилам, передбачених для міжнародного морського транспорту. Хоча вже є спрощені адміністративні процедури для морського транспорту, запроваджені законодавством ЄС. Кораблі, що подорожують між портами Євросоюзу, все ще стикаються зі значною кількістю складних процедур, які ставлять внутрішньо європейські перевезення у не вигідне становище в порівнянні з іншими видами транспорту. Привабливість морського транспорту залежить, більше того, від доступності, ефективності і надійності портових послуг. В умовах глобалізації в світі необхідний комплексний підхід до ланцюга створення вартості. Тому доступ до портів повинен бути організованим комплексно.

Згідно з оцінками Європейської Комісії, вартість завершення TEN-T мережі потребує близько 550 мільярдів євро до 2020 року [4, с. 31]. З цієї суми 215 мільярдів відноситься до усунення основних вузьких місць у транспортній системі. Ця сума потребує державних і приватних ресурсів. Вибір проектів, які мають право на фінансування ЄС, повинен відображати це бачення і приділяти більше уваги європейській доданій вартості, особливо у «відсутніх ланках» ядра мережі. Навіть нормативна база може розкрити потенціал приватних фінансів шляхом реструктуризації транспортних зборів та податків для застосування принципу - «забруднювач платить». Інтерналізація зовнішніх факторів є джерелом фінансування і надає користувачам правильний економічний сигнал, що впливає на їхню поведінку, коли вони приймають рішення про режим, маршрут або час подорожі [6, с. 16].

Поряд з відкриттям ринку ефективність транспортних послуг залежить від якості людських ресурсів (які потребують підготовки, сертифікації, належні умови праці) та безпека (системи безпеки, права пасажирів). Через глобальний характер транспорту, ринку необхідно посилити неринкові правила шляхом двостороннього та багатостороннього співробітництва через міжнародні інституції, такі як Світова організація торгівлі, Міжнародна цивільна Авіаційна організація та Організація співробітництва між залізницями. Послуги транспорту і зв'язку та відповідної інфраструктури, необхідні для ефективною та об'єднаною Європи. На жаль, розрив транскордонної транспортної інфраструктури стає все більш гострим у Європі. Вузькі місця все ще існують в рамках єдиного

ринку, особливо у східних країнах-учасницях, зокрема, це розрив між міськими та сільськими районами.

Існує думка, що поточні обсяги приватного фінансування не є достатніми для задоволення значних інвестиційних потреб різних секторів інфраструктури. Приватне фінансування не є легкодоступним за умов і ставок погашення, які належним чином відображають економічний цикл комерційно життєздатних довгострокових інфраструктурних проєктів. Водночас, державні фінансові установи знаходяться у вигідному становищі для інвестування таких інфраструктурних проєктів: вони мають довгострокову перспективу і, в деяких випадках, вони можуть збільшити обсяги фінансування. Але через тривалі наслідки останньої фінансово-економічної кризи країни-партнери, а також сам Європейський союз, мають звужений фіскальний простір, в межах якого вони можуть діяти.

За словами віце-президента Європейської Комісії Оллі Рену, зустріч ЄС з викликами інфраструктури оцінюються у 1,5 трлн. євро до 2020 року у сфері транспорту, енергетики та ІКТ і вимагатиме величезного фінансування в умовах жорсткої бюджетної економії і поточна консолідації балансу в банківському секторі. Там, де суспільна підтримка необхідна для фінансування нової інфраструктури, то органи, що надають фінансову підтримку повинні вибрати фірму для розміщення субсидованої інфраструктури забезпечити прозорість процесу для всіх інвесторів, які бажають брати участь у торгах та / або управлінні субсидованим проєктом. Рівне та недискримінаційне ставлення до усіх учасників та об'єктивні критерії оцінки є необхідними умовами. Прозорий конкурс - це метод зменшення бюджетних витрат і мінімізація суми державної допомоги. На цьому тлі Європейська Комісія разом з її пропозицією збільшити ефективність інвестицій запропонувала фінансувати проєкти Механізму «З'єднання Європи», які заповнять відсутні зв'язки в енергетичній, транспортній та цифровій магістралях Європи [5, с. 87].

Механізм «З'єднання Європи» (CEF) має два основні типи інструментів: участь в фондах акцій, які надають ризиковий капітал діяльності, що сприяє реалізації спільних проєктів; і кредити або гарантії для проєктів, які становлять спільний інтерес, що сприяє ризику інструментів спільного використання, включаючи механізми посилення довгострокового банківського кредитування та для проєктних облігацій, випущених проєктними компаніями. Втручання на рівні ЄС через гранти та фінансові інструменти, будуть зосереджені на ініціативах, які усувають або зменшують фрагментацію ринку, підвищують європейську безпеку і на інфраструктуру зі значним зростанням потенціалу розширення та соціально-економічні вигоди. CEF, у поєднанні з структурними фондами, не може покривати загальну вартість інвестицій, але він повинен працювати як гарантія для приватних інвестицій і стимулу для стимулювання поєднання державно-приватного партнерства. Однак, якщо зробити порівняння між первинною пропозицією Комісії та угодою Ради та Парламенту CEF, очевидно, що існує різниця між транспортною та комунікаційною інфраструктурою доданої вартості ЄС. З огляду на це - передбачувані інвестиції, необхідні для транспорту та зв'язку потрібно відповідно 215 та 270 мільярдів євро, при цьому покриття CEF становить 12%, а реально - всього 0,4% того, що потрібно [9, с. 12].

Навіть якщо CEF буде працювати як важіль для залучення приватних інвестицій, прогалини показують, що якщо ЄС захоче вирішити виклики, поставлені Європою 2020, то необхідно використати деякі інші додаткові інструменти. Які можуть включати:

- Інвестиції, які фінансуються за рахунок «регульованого» прибутку. Комісія має запропонувати модель електронних комунікацій, в якій національним підприємствам повинні бути дозволені додаткові прибутки в регульованих гуртових послугах для фінансування інвестицій в нові оптичні мережі, оскільки потенційне перехресне субсидіювання призводить до дискримінації покупців більш дорогих, гуртових послуг, які все ще використовуються споживачами.

- Більш глибоке фінансове залучення Євросоюзу до інвестування інфраструктурних проєктів. Збільшення бюджету ЄС - на 1% ВВП ЄС - накладе важче навантаження на плечі вже боржників країн-учасниць, оскільки бюджет ЄС на 75% фінансується саме ними [11, с. 356].

- Випуск облігацій, призначених для фінансування конкретної інфраструктури ЄС розпочато у 2012 році з метою залучення інституційних інвесторів шляхом посилення кредитоспроможності - через ЄС / ЄІВ від приватних осіб, які потребують залучення приватних коштів для інфраструктурні проєкти, які вони просувають. У 2012 і 2013 роках Проєкт Бонд Ініціатива мобілізував 230 мільйонів євро, що дозволило фінансувати загальні інвестиції в інфраструктуру обсягом близько 4,5 млрд євро. Але ця сума грошей демонструє, якщо є потреба, то тільки один інструмент не може вирішити сам фінансове забезпечення інфраструктури [13, с. 16].

Але водночас, Європа зосередила велику увагу на розвиткові залізничної та річкової інфраструктури на шкоду дорожнім мережам і більш скромним, але більш рішучим проектам. Автомобільні вантажні перевезення, які значною мірою є домінуючими завдяки гнучкості, економічності та надійності, яку вони пропонують підприємствам, не повинні бути відхилені, як це було протягом тривалого часу.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** У транспортній політиці Європейського Союзу закладено потужний важіль для відновлення економічного розвитку. Сучасна економіка потребує локальних, щільних мереж для створення інноваційних екосистем, транснаціональних зв'язків, що об'єднують їх і розширених капілярних мереж, що надають доступ до всього європейського ринку. У контексті, коли державні фінанси суворо обмежені, і з запуском плану Юнкера, а також Європейського механізму взаємозв'язку, надзвичайно важливо мати цільові транспортні інвестиції для отримання максимального ефекту.

Новим питанням для європейських транспортних систем є їхня інтермодальність, тобто можливість для логістичних ланцюгів використовувати різні послідовні види транспорту відповідно до їх конкретних потреб для оптимізації витрат і впливу на навколишнє середовище. Для цього компанії необхідно запевнити про безперервність у рівні послуг між усіма режимами. Це не передбачає розробку нових інфраструктур, а оптимізацію тих, що існують, вивільняючи «вузькі місця» та відновлюючи системи до кращих європейських стандартів. Інвестиційна стратегія в транспортній інфраструктурі буде мати сенс лише в тому випадку, якщо її поділяють суб'єкти світового ринку. Шляхом спільного фінансування окремих об'єктів бізнесом та державами буде реальна можливість створення єдиної європейської транспортної мережі.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кузьменко А. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. Науковий Огляд № 7, 2015. – с.51-54.
2. Орлова В.М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України. Проблеми транспортного комплексу України. Вісник економіки транспорту і промисловості № 31, 2010. – с.52-56.
3. A quick guide to EU Funding 2014 – 2020. (2014). *Deloitte Limited. All rights reserved.- Brussels*, 34-36.
4. Council of Europe Development Bank. (2017). *Investing in Public Infrastructure in Europe*, 29-32.
5. EIB.( 2016). *Restoring EU competitiveness*. 117p.
6. EIB.(2017). *Investment Report 2017/2018: From Recovery to Sustainable Growth*, 145 p.
7. European Commission.(2017). *Directorate General for Mobility and Transport. Delivering TEN-T. Facts & figures*sp. 28 p.
8. Hololei H. (2018). *Transport in the European Union Current Trends and Issues*, 43 p.
9. Investing in Public Infrastructure in Europe. (2017). *A local economy perspective*, 60 p.
10. Ioannis Zachariadis (2018) *Investment in infrastructure in the EU. European Parliamentary Research Service*, 41-44.
11. Koczkas, S. (2015). *Effectiveness of International Bailouts in the EU during the Financial Crisis – A Comparative Analysis. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 5(11). - p.351–369.
12. OECD.(2011). *Futures Project on Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/50*. 84 p.
13. Transport Infrastructure Investment. (2014). *Capturing the Wider Benefits of Investment in Transport Infrastructure*. 23 p.

#### REFERENCES

1. Kuz'menko A. (2015). Dosvid ta zakonmirnosti formuvannya svitovoyi transportno-lohistychnoyi infrastruktury. *Zhurnal-Naukovyy Ohlyad. № 7*. S. 51-54. [In Ukrain].
2. Orlova V.M. (2010). Yevropeys'ka transportna polityka: oriyentyry dlya zaliznychnoho transportu Ukrayiny. Problemy transportnoho kompleksu Ukrayiny. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. № 31*. S. 52-56. [In Ukrain].
3. A quick guide to EU Funding 2014 – 2020. (2014). *Deloitte Limited. All rights reserved.- Brussels*, 34-36.
4. Council of Europe Development Bank. (2017). *Investing in Public Infrastructure in Europe*, 29-32.
5. EIB.( 2016). *Restoring EU competitiveness*. 117p.

6. EIB.(2017). *Investment Report 2017/2018: From Recovery to Sustainable Growth*, 145 p.
7. European Commission.(2017). *Directorate General for Mobility and Transport. Delivering TEN-T. Facts & figures* p. 28 p.
8. Hololei H. (2018). *Transport in the European Union Current Trends and Issues*, 43 p.
9. Investing in Public Infrastructure in Europe. (2017). *A local economy perspective*, 60 p.
10. Ioannis Zachariadis (2018) *Investment in infrastructure in the EU. European Parliamentary Research Service*, 41-44.
11. Koczka, S. (2015). *Effectiveness of International Bailouts in the EU during the Financial Crisis – A Comparative Analysis. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 5(11). - p.351–369.
12. OECD.(2011). *Futures Project on Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/50*. 84 p.
13. Transport Infrastructure Investment. (2014). *Capturing the Wider Benefits of Investment in Transport Infrastructure*. 23 p.