

Транспортная политика Европейского союза: между стратегическими целями и экономической реальностью

Егор Александрович Сергеев, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: sergeev.e.a.@my.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

Транспортный сектор представляет собой один из краеугольных камней единого внутреннего рынка Европейского союза. Логистически связывая входящие в интеграционное объединение государства, он одновременно рассматривается как один из источников вызовов, в первую очередь климатических. Из-за повышения значимости «зеленой» экономики все большую актуальность приобретают анализ и сопоставление регуляторных практик, инициируемых как на наднациональном, так и на национальном уровнях. В настоящем исследовании предпринимается попытка оценить современные составляющие целей транспортной политики ЕС и связать их с реальным положением вещей в отдельных элементах транспортного сектора объединения. В статье показаны заложенные в транспортной политике противоречия, заключающиеся в несоответствии ее целей и возможностей. В известной степени эта предпосылка затрудняет приложение концепции «круговой» европеизации к транспортной политике, которая регулирует уникальное по своим внутренним характеристикам хозяйственное явление. В работе описываются основные элементы транспортной политики ЕС, подчеркивается ее разветвленный и дифференцированный характер. Вместе с тем едва ли можно утверждать, что на протяжении эволюции произошли существенные изменения в ее целеполагании. Таким образом, данная политика вписывается в следующую логическую конструкцию: ее развитие, с одной стороны, зависит от глубины интеграции в ЕС, а с другой стороны, сдерживается изначально встроенными в интеграционную конструкцию дисбалансами. Именно эти дисбалансы не позволяют достичь поставленных целей в области сокращения выбросов и изменения соотношения между различными видами транспорта. Свой сложности имеются в вопросах развития транспортной инфраструктуры и привлечения инвестиций в эту сферу. В статье подчеркиваются неоднозначные характер и результативность транспортной политики Европейского союза ввиду упомянутой противоречивости рассматриваемой сферы. Такие итоги определяют направления будущих мер воздействия на транспортную сферу в ЕС с учетом принципиальной неспособности разрешить противоречие, состоящее в связанности экономического роста и повышения вредоносных выбросов в атмосферу.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Европейский союз, транспортная политика, виды транспорта, транспортная инфраструктура, выбросы парниковых газов

Транспортный сектор обеспечивает 5,2% добавленной стоимости в ЕС, в нем занято 5,3% работников¹. Благодаря транспорту, как известно, достигается бóльшая связность территории, что важно в контексте новых стратегических подходов ЕС, а также увеличивается мобильность, что соответствует постулатам и задачам единого внутреннего рынка объединения. Кроме того, как отмечается исследователями и представителями институтов ЕС, при сравнительно небольшом вкладе сектора в производство добавленной стоимости он является одним из крупнейших загрязнителей, ведь на транспорт приходится до четверти выбросов парниковых газов². Этот сектор практически не сократил эмиссию относительно уровня 1990 г., а также объемы конечного потребления³. Что важнее, транспорт в ЕС является крупнейшим конечным потребителем источников энергии для неэнергетических целей. Так, на автомобильный транспорт приходится 49% используемой нефти, на водный – 9%, воздушный – 8%⁴. Учитывая, что уровень зависимости от нефти в ЕС превышает 97%, в текущих геополитических условиях со стороны лиц, принимающих решения, очевидно должно нарастать внимание к вопросам транспортной политики.

Из сказанного следует, что транспортный сектор (даже без включения в него значимых вопросов логистики и / или транспортного оборудования) замыкается на немалом числе политически чувствительных для ЕС вопросов. Данное утверждение представляется весьма важным, поскольку общая транспортная политика, хотя фигурировала уже в Римском договоре, развивалась нелинейно, обладала гетерогенной структурой принятия решений⁵, а также не всегда глубоко и однонаправленно имплементировалась национальными законодательствами. Последнее обстоятельство объясняется как спецификой самой отрасли, так и особенностями транспортных систем государств-членов. Более того, отдельные составляющие транспортного комплекса довольно сильно различаются условиями деятельности, особенностями регулирования, организационной структурой, нормами безопасности и многими другими элементами. Иными словами, дифференциация в рамках отрасли, которая является объектом наднационального регулирования, возможно, выше, чем во многих других сферах экономической деятельности.

Парадокс заключается в том, что политическая и экономическая значимость транспортной политики в последние годы, очевидно, возростала. Многие амбициозные цели как «зеленого», так и «цифрового» переходов в ЕС в первоочередном порядке затрагивали сферу транспорта. Одновременно происходило накопление проблем, которые в том или ином виде стали затрагивать транспортные вопросы. Все это требует реагирования со стороны институтов ЕС и государств-членов, что весьма затруднительно осуществить, имплементировать и особенно реализовать на пространстве всего объединения.

1 "EU Transport in Figures 2024," European Commission, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

2 Варнавский 2024.

3 "How Russian Oil Flows to Europe: Imports, Dependency, Trade Value, Ports and Pipelines," Transport and Environment, March 7, 2022, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/45cttuj8>.

4 "Oil and Petroleum Products – a Statistical Overview," Eurostat Database, March 25, 2024 accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/2vyuxwd8>.

5 Fleur 2009.

Кроме того, указанные вопросы, вероятно, требуют комплексного понимания, не ограничивающегося узкими рамками отраслевых исследований, а вписывающего вопросы транспорта в широкий контекст современной «антикризисной» стратегии ЕС. В целом можно говорить о некоторой активизации научного осмысления проблематики транспортной политики ЕС, но оно пока представляется несколько фрагментированным.

Цель настоящего исследования – оценить степень соответствия между современными составляющими целей транспортной политики Европейского союза и перспективами их реализации в реальном секторе экономики. Ведущим фактором для анализа последнего элемента является выявление наиболее существенных ограничений для дальнейшей гармонизации и оптимальной имплементации общей транспортной политики.

Стоит, однако, отметить, что в настоящей статье рассматриваются далеко не все аспекты транспортной политики ЕС (так, опускаются некоторые вопросы либерализации рынка, развития отдельных элементов инфраструктуры, например портовой, и т.д.), что объясняется крайней сложностью и комплексным характером рассматриваемой проблематики. Основной фокус работы направлен на оценку соответствия между заявляемыми стратегическими целями транспортной политики и реальными экономическими характеристиками рассматриваемой отрасли.

Концептуальные подходы к транспортной политике ЕС

Академическая литература, в которой в той или иной мере освещается транспортная политика ЕС, крайне дифференцирована. Она отражает юридические, отраслевые, технические и многие другие аспекты транспортного сектора, а также отдельных видов транспорта в разных странах ЕС. В целом, с учетом заявленной цели, научные материалы по транспортной политике объединения можно условно разделить на несколько крупных категорий. Во-первых, существуют исследования, в рамках которых изучаются транспортная политика как таковая¹ или аспекты ее эволюции². Отдельный пласт работ посвящен специфике и месту транспортной политики в системе принятия решений в ЕС³. Исследователи отмечают особую роль не только наднациональных институтов, но и национальных (и часто субнациональных) правительств, лоббистских организаций и других групп давления⁴, что может несколько отличать движущие мотивы транспортной политики от тех, что имеют место в направлениях деятельности ЕС. Достаточно крупные кластеры исследований представлены следующими вопросами: эффективность имплементации мер транспортной политики⁵; взаимосвязь между транспортной политикой и целями «устойчивого зеленого» перехода, адаптированного под современные цели ЕС⁶; дифференциация между государствами – членами Европейского союза⁷.

1 Moszczyńska 2022.

2 Giorgi, Schmidt 2002.

3 Aparicio 2017.

4 von Malmberg 2023.

5 Dolge et al. 2023.

6 Haywood, Jacob 2023.

7 Bednarz-Okrzyńska 2024.

Отечественные исследователи также уделяли внимание транспортной политике ЕС, хотя эту тематику нельзя назвать распространенной. В ряде работ рассматриваются правовые и организационные аспекты транспортной политики¹, отмечается постепенный и длительный процесс перехода к единым нормам транспорта². В ряде исследований фиксируются не только этапы эволюции транспортной политики и распространения ее на разные виды транспорта, но и определенные проблемы. Так, эксперты выделили три потенциально слабых звена в реализации транспортной политики ЕС: искусственное затягивание процесса создания полноценной конкурентной среды на едином рынке транспортных услуг, перерождение технических агентств в самостоятельных акторов, а также недостаточное использование механизмов государственно-частного партнерства³. В научной литературе освещались отдельные направления реализации транспортной политики ЕС, включая морской⁴ и железнодорожный⁵ транспорт.

В действительности же спектр ракурсов, в которых рассматривается транспортная политика, крайне велик. С точки зрения поставленной в начале настоящей работы проблемы (потенциальное несоответствие между целями и возможностями транспортной политики) интересным представляется анализ энергетической политики сквозь призму концепции европеизации. В узком смысле европеизация предполагает процесс создания, распространения и институционализации формальных и неформальных правил, процедур и норм, которые согласуются и утверждаются в ходе политического процесса на наднациональном уровне в ЕС, а потом закрепляются в национальном законодательстве государств-членов⁶. Стоит отметить, что понимание европеизации в разные периоды исследований существенно отличалось: если на ранних этапах процессы воздействия ЕС на национальные государства и влияния последних на принятие решений на уровне объединения рассматривались линейно, то более современное видение европеизации предполагает «круговой» процесс. В его рамках уровни принятия решений постоянно влияют друг на друга, наднациональные нормы трансформируют нормы национальные, а те, видоизменившись под воздействием регулирования ЕС, в свою очередь, начинают по-новому воздействовать на наднациональный уровень⁷. При этом действующие лица на национальном уровне могут по-разному использовать «Европу» и ее регулирование в зависимости от своих целей.

Европеизация как концепция предполагает прежде всего изменение внутренних политических процессов, системы управления и администрирования под влиянием взаимодействия национального уровня принятия решений с нормами и практиками, существующими на наднациональном уровне (т.е. на уровне Европейского союза). Транспортная политика, наряду с вопросами защиты окружающей среды и политикой сплочения, стала одним из первых направлений

1 Горбунов 2015.

2 Кислицина 2019.

3 Пак, Полянова 2015.

4 Колесникова 2017.

5 Варнавский 2024.

6 Radaelli 2003.

7 Saurugger 2014.

деятельности ЕС, попавших в объектив исследователей концепции европеизации¹. Как утверждают некоторые авторы, концепция европеизации в теоретическом осмыслении деятельности Европейского союза во многом смогла «примирить» между собой традиционные для интеграционных исследований подходы «интерговернменталистов» и «неофункционалистов»². Каноническое определение европеизации включает в себя процесс конструирования, диффузии и институционализации формальных и неформальных норм, процедур, политических парадигм, разделяемых ценностей и убеждений, которые сначала определяются в процессе принятия решений на уровне ЕС, а затем инкорпорируются в национальный дискурс, идентичность, политические структуры и государственную политику³.

Но, как справедливо отмечается в некоторых работах⁴, концепция европеизации не всегда позволяет оценить реальное влияние норм ЕС и взаимодействия между уровнями принятия решений на всю сферу экономической деятельности. Вероятно, «круговая» логика процессов европеизации в транспортной политике, во-первых, может нарушаться в силу наличия множества ограничивающих факторов (см. далее), а во-вторых, не всегда учитывает то, как регуляторные меры проникают в экономическую деятельность и как они отражаются на реальных экономических показателях. Как представляется, ни теория, ни практика принятия решений в ЕС не позволяют в полной мере уловить тонкую и не всегда линейную связь между политическими (в том числе технократическими или ценностными) целями проводимой политики и реальным сектором экономики.

Дело в том, что осуществление политики, если понимать под ней совокупность определенных ценностей и практик, основанных на коренных и т.н. вторичных политических убеждениях⁵, в первую очередь отражает ту матрицу ценностей, которая заложена в основе системы принятия решений и реализации отдельных направлений деятельности. В применении к техническим и чисто хозяйственным вопросам существующая система ценностей и убеждений может давать сбои, поскольку она не в полной мере учитывает особенности функционирования и интересы хозяйствующих субъектов. В ЕС это противоречие может ощущаться еще сильнее, поскольку единое понимание некоторой политики распространяется на государства с различающимися экономиками, что требует либо полной гармонизации ценностных установок (что невозможно), либо дифференцированного подхода к объектам с неодинаковыми структурами хозяйства. В случае с транспортной политикой подобная ситуация на настоящий момент, видимо, недостижима, поскольку фундаментальное противоречие заложено в самих принципах организации политики ЕС применительно к транспортному сектору как хозяйственному явлению. Транспортная политика была основана на принципах либерализации рынка, но при этом сам транспортный сектор и транспортная инфраструктура предполагают значительное присутствие

1 Graziano, Vink 2013.

2 Ibid.

3 Radaelli 2003.

4 Fernández-i-Marín et al. 2024, 9.

5 von Malmberg 2023.

государства, концентрацию рынка, не всегда рыночное ценообразование и т.д. Кроме того, высокая степень дифференциации параметров транспортных систем в государствах – членах ЕС не способствует достижению единых целей.

Составляющие транспортной политики ЕС и особенности ее трансформации

Регулирование ЕС в сфере транспортной политики, имея довольно обширный и разветвленный характер, касается не только общих, но и многих частных вопросов (например, правил шума от железных дорог). Достаточно легко запутаться в таком широком объеме нормативно-правовых актов, решений Суда ЕС, постановлений Европейской комиссии, а после решить, что практически невозможно структурировать весь пласт проблем и понять логику развития этого направления деятельности союза. Тем не менее эти задачи все же осуществимы, хоть и с некоторыми ограничениями.

Традиционно можно говорить о нескольких ключевых направлениях (своеобразных «опорах») транспортной политики ЕС. К ним стоит отнести четыре сферы: 1) транспортная безопасность, 2) транспортная инфраструктура, 3) охрана окружающей среды, 4) вопросы конкуренции и эффективности различных видов транспорта¹. Последний пункт, вероятно, необходимо разделить на проблемы перевозки пассажиров и проблемы перевозки грузов, так как специфика процессов крайне сильно отличается.

Наиболее обширна сфера регулирования конкуренции и эффективности грузоперевозок, поскольку включает в себя разные по полноте и особенностям регулирования виды транспорта. Например, сюда можно отнести автомобильный, железнодорожный, морской (включая портовую политику и регулирование) виды транспорта, интермодальные перевозки, общую политику в сфере грузоперевозок, а также проблемы городских грузоперевозок². В вопросах пассажирских перевозок к существующим видам транспорта необходимо добавить также городской общественный транспорт, который обладает своей спецификой. Отдельно стоит упомянуть проекты Трансъевропейских транспортных сетей (*TEN-T*), которые могут рассматриваться одновременно как часть инфраструктурной политики и политики в сфере развития эффективности грузоперевозок.

Основные проблемы транспортной безопасности в нормотворчестве и практике ЕС включали в себя аварийность на транспорте, травматизм и смертность в результате ДТП. Хотя в период 2021–2023 гг. общее число инцидентов на железных и автомобильных дорогах несколько возросло, ЕС удалось добиться существенного сокращения происшествий на транспорте.

Экологическое направление в транспортной политике ЕС является одним из основных еще с начала 1990-х годов. Значимость этого направления постепенно усиливалась, кульминацией чего стало распространение целей «зеленой сделки» на вопросы транспорта в период первой Комиссии У. фон дер Ляйен (2019–2024). В качестве основной цели ставилось снижение выбросов парни-

1 Ponti et al. 2013.

2 Aditjandra 2018.

ковых газов к 2050 году. В 2020 г. была принята Стратегия устойчивой и умной мобильности (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*), цели которой представлены в Таблице 1.

Таблица 1.

ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОЙ И УМНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕС
EU SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY GOALS

Год	Цель стратегии мобильности
К 2030 г.:	– на европейских дорогах будет эксплуатироваться не менее 30 млн автомобилей с нулевым уровнем выбросов; – 100 европейских городов станут климатически нейтральными; – скоростные железнодорожные перевозки удвоятся; – плановые коллективные поездки на расстояние менее 500 км должны быть углеродно-нейтральными в пределах ЕС; – автоматизированная мобильность будет внедряться в больших масштабах; – суда с нулевым уровнем выбросов будут готовы к выходу на рынок.
К 2035 г.:	– большие самолеты с нулевым уровнем выбросов будут готовы к выходу на рынок.
К 2050 г.:	– почти все автомобили, фургоны, автобусы, а также новые большегрузные автомобили будут иметь нулевой уровень выбросов; – грузовые железнодорожные перевозки удвоятся; – скоростные железнодорожные перевозки увеличатся в три раза; – мультимодальная Трансевропейская транспортная сеть (<i>TEN-T</i>), оборудованная для устойчивого и интеллектуального транспорта с высокоскоростным сообщением, будет функционировать для всеобъемлющей сети.

Источник: составлено автором на основе данных “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future,” EUR.lex, accessed March 18, 2025, <https://tinyurl.com/4tdbpx8h>.

Кроме того, значимыми элементами первой Комиссии У. фон дер Ляйен стали дополнительные шаги на пути достижения углеродной нейтральности. Речь идет прежде всего о принятии новых мер в области альтернативных видов топлива, распространении правил Системы торговли квотами ЕС на автомобильный, воздушный и морской виды транспорта, а также о новых ориентирах в области развития Трансевропейских сетей¹.

В целом магистральный подход ЕС к достижению ряда климатических целей не слишком менялся. Еще Белая книга 2001 г. содержала необходимость изменения соотношения между различными видами транспорта, а также «оживления» железнодорожного транспорта². На сегодняшний момент эти цели все так же актуальны³. Указанный список элементов транспортной политики, скорее всего, окажется неполным, поскольку существуют, например, вопросы условий труда и иные социальные аспекты⁴. В действительности системных изменений в целеполагании ЕС в вопросах транспортной политики за последние три десятилетия практически не произошло. Если же сравнить направления усилий

1 “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 (Text with EEA relevance),” Official Journal of the European Union, June 28, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/mrxbes9>.

2 “White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide,” European Commission, September 12, 2001, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/5mws9rww>.

3 Serafimova 2022.

4 Бабынина 2020.

первой Комиссии фон дер Ляйен и знаменитой Белой книги 2011 г.¹, то можно обнаружить знакомые элементы: например, необходимость к 2030 г. вдвое сократить использование в городском транспорте автомобилей, работающих на обычном топливе, и постепенно отказаться от них к 2050 г.; полностью функциональная мультимодальная «опорная сеть» *TEN-T* в масштабах всего ЕС к 2030 г., а к 2050 г. – сеть высокого качества и пропускной способности.

Логика трансформации транспортной политики ЕС в общем виде может быть сведена к довольно простой формуле: ее развитие в целом зависело от глубины интеграции в самом объединении², а каждый аспект регулирования, большинство из которых появилось на заре интенсификации транспортной политики в начале 1990-х гг., по мере развития дополнялся новыми и новыми нюансами. При этом основные цели транспортной политики менялись незначительно. Еще один важный элемент – постепенное распространение транспортной политики вовне, за пределы Европейского союза³. И если прежде речь шла скорее о применении норм объединения к экономическим агентам из третьих стран на рынке ЕС, то сейчас можно говорить об активизации риторики относительно более активного транспортного присутствия ЕС за рубежом (см. далее).

Не вдаваясь в особенности регулирования каждого из видов транспорта (что уже во многом было описано⁴), а также оценки степени реализации заявленных целей ЕС в этой области, рассмотрим детальнее проблемы «озеленения» транспортного сектора, а также развития транспортной инфраструктуры с точки зрения их влияния на реальные показатели.

Некоторые аспекты эффективности транспортной политики ЕС

Относительно ранние исследования, посвященные европеизации мер транспортной политики ЕС, демонстрировали весьма разнообразные результаты, касающиеся имплементации законодательства ЕС на национальном уровне. Зачастую страны ранжировались неравномерно в координатах «отказ от реформ – введение конкурентных рыночных практик»⁵.

Научные работы, в которых рассматривается воздействие наднационального регулирования на вопросы транспортной политики, зачастую содержат статистически значимые результаты. Например, некоторое эмпирическое подтверждение нашла связь между сокращением смертельных инцидентов на автомобильных дорогах и продолжительностью участия в европейском интеграционном проекте⁶.

Важное следствие европеизации заключается в том, что усилившаяся эффективность имплементации наднационального регулирования в национальное законодательство способствует некоторой унификации национальных

1 "White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System," European Commission, March 28, 2011, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/bdf6vdrx>.

2 Moszczyńska 2022.

3 Ibid.

4 Пак, Полянова 2015.

5 Lemkuhl 2002.

6 Castro-Nuno et al. 2013.

инструментов и мер. Это ведет не к добавленной стоимости регулирования, когда национальная политика дополняется наднациональной, а к ситуации замещения одной политики другой¹.

Иногда результаты получались весьма противоречивыми, поскольку в силу специфики транспортного сектора взаимная увязка различных целей в рамках транспортной политики не всегда возможна. К примеру, считалось, что из-за лимита скорости на железных дорогах сохраняется высокий объем выбросов углекислых газов. Логичным шагом для решения этой проблемы с точки зрения ряда правительств было повышение скоростных ограничений, что в свою очередь привело к увеличению числа аварий на железных дорогах². Некоторые исследователи пишут о том, что отдельные нормы, принимаемые государствами-членами на национальном уровне во исполнение инициатив транспортной политики, могут противоречить самим принципам законодательства объединения (в частности, это касается минимальных стандартов оплаты труда в государствах-членах и правил единого внутреннего рынка³).

С точки зрения «экологической устойчивости» транспортная политика ЕС пока не может считаться эффективной, поскольку транспорт остается одним из основных потребителей энергии, а также одним из ключевых загрязнителей CO₂. Динамика эмиссии и вклада транспортного сектора в совокупные выбросы ЕС также демонстрирует удручающие инициаторов результаты (см. *Таблицу 2*): транспорт остается, по сути, единственным видом экономической деятельности, углеродные выбросы от которой увеличились по сравнению с 1990 годом. В качестве одной из причин такой ситуации можно назвать то, что некоторые из целей, которые ЕС ставит перед транспортным сектором, могут быть необязательными к исполнению⁴. Подобная ситуация не является специфичной для транспортного сектора, а скорее в целом отражает подход ЕС к координации целей социально-экономического развития.

Таблица 2.

ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ТРАНСПОРТОМ В ЕС
GHG EMISSIONS BY TRANSPORT IN THE EU

Выбросы	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022
Объем выбросов, млн тонн нефтяного эквивалента	829,0	893,5	1 011,8	1 093,5	1 067,3	1 027,8	898,1	1 043,7
Доля транспорта в совокупных выбросах	14,8	17,1	19,5	20,2	21,4	23,0	23,2	26,2

Источник: составлено автором на основе данных “EU Transport in Figures 2024,” European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

1 Fernández-i-Marín et al. 2024.

2 Gössling, Cohen 2014.

3 Paprocki 2016b.

4 Tagliapietra, Zachman 2018.

Политика по достижению «экологически устойчивого» развития транспортного сектора демонстрирует нулевой результат, если оценивать соотношения между отдельными видами транспорта как в целом по ЕС, так и в государствах-членах¹. Между тем именно изменение пропорций видов транспорта лежало в основе всех значимых мер в рамках климатической стратегии ЕС. С правовой точки зрения Директива 92 / 106 устанавливала необходимость выбора наименее загрязняющих видов транспорта². Предсказуемо практические меры по реализации инициатив, принимаемых на национальном уровне, были направлены на изменение упомянутого соотношения³. На настоящий момент говорить об ожидаемой эффективности всех этих шагов не представляется возможным (см. *Таблицу 3*).

Таблица 3.

ДОЛИ НЕКОТОРЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ОБЩЕМ ГРУЗООБОРОТЕ ЕС, %
EU FREIGHT TRANSPORT MODAL SPLIT, %

Год	Автомобильный	Железно-дорожный	Водный (внутренний)	Трубо-проводы	Морской	Воздушный
1995	47,0	15,6	5,1	4,3	28,0	0,1
2000	48,8	14,1	4,9	4,2	28,0	0,1
2005	51,3	12,8	4,5	4,1	27,3	0,1
2010	51,4	12,4	5,1	3,7	27,4	0,1
2011	50,6	13,2	4,7	3,6	27,9	0,1
2012	49,9	13,2	5,0	3,5	28,2	0,1
2013	50,3	13,0	5,1	3,4	28,2	0,1
2014	50,0	13,0	4,9	3,3	28,7	0,1
2015	50,5	13,1	4,8	3,4	28,2	0,1
2016	50,6	13,1	4,6	3,3	28,4	0,1
2017	51,8	12,7	4,5	3,2	27,8	0,1
2018	51,1	12,6	3,9	3,1	29,2	0,1
2019	51,9	12,2	4,1	3,0	28,8	0,1
2020	53,2	11,7	4,0	2,8	28,2	0,1
2021	53,8	12,0	3,9	2,6	27,7	0,1
2022	53,8	11,9	3,5	2,7	28,0	0,1

Источник: составлено автором на основе данных “EU Transport in Figures 2024,” European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

То же относится и к пассажирообороту: структура использования транспорта для перевозки пассажиров практически не изменилась (см. *Таблицу 4*), что говорит о крайне слабой реализации изначальной цели изменения соотношения между основными видами транспорта.

1 Grzelakowski 2024.
2 “Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the Establishment of Common Rules for Certain Types of Combined Transport of Goods Between Member States,” EUR-Lex, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/2p9m94c3>.
3 Zell-Ziegler et al. 2021.

Таблица 4.

ПАССАЖИРООБОРОТ В ЕС ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, %
EU PASSENGER TRANSPORT MODAL SPLIT, %

Год	Легковые автомобили	Двухколесные транспортные средства	Автобусы	Железнодорожный	Трамвай и метро	Воздушный	Морской
1995	73,0	2,4	10,4	7,0	1,4	0,1	0,5
2000	73,2	2,0	9,9	6,8	1,4	0,1	0,4
2005	73,2	2,2	9,5	6,5	1,4	0,1	0,4
2010	73,6	2,1	8,9	6,6	1,5	0,1	0,4
2011	72,8	2,2	9,0	6,7	1,5	0,1	0,4
2012	72,8	2,1	9,0	6,8	1,5	0,1	0,3
2013	73,0	2,1	8,9	6,8	1,5	0,1	0,4
2014	72,9	2,1	8,6	6,8	1,5	0,1	0,4
2015	72,8	2,1	8,7	6,8	1,4	0,1	0,3
2016	72,5	2,1	8,6	6,7	1,4	0,1	0,3
2017	72,3	1,9	8,1	6,8	1,5	0,1	0,3
2018	71,9	1,8	8,1	6,9	1,5	0,1	0,4
2019	71,6	1,9	8,1	7,0	1,5	0,1	0,4
2020	80,2	2,3	6,7	5,2	1,2	0,1	0,2
2021	78,8	2,2	6,7	5,4	1,1	0,1	0,3
2022	73,0	2,0	7,2	7,2	1,2	0,1	0,3

Источник: составлено автором на основе данных "EU Transport in Figures 2024," European Commission, 2024, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/43wp3a5h>.

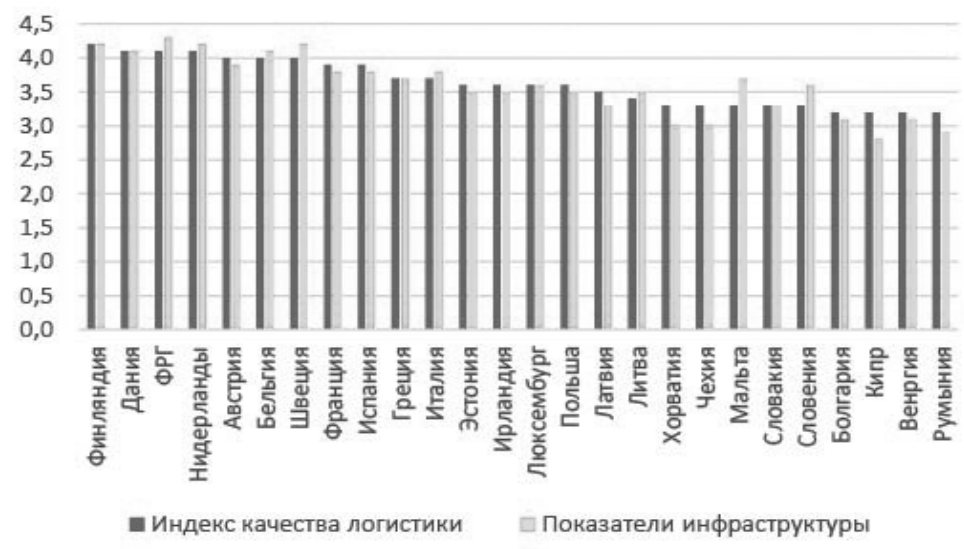
Другим аспектом не самой высокой эффективности таким образом понимаемых экологических мер в транспортной сфере можно считать действия ЕС на отдельных узких направлениях. Скажем, поставленный еще в начале 1990-х гг. вопрос о снижении выбросов автомобилями привел к постепенному увеличению доли дизельных автомобилей на рынке ЕС. Хотя последние выделяют несколько меньше парниковых газов, чем бензиновые, ограниченность инструментов и отсутствие спроса на наиболее технологичные виды транспортных средств препятствовали достижению заявленных климатических целей¹.

Как уже упоминалось, одной из сфер реализации транспортной политики стала транспортная инфраструктура. Несмотря на реализацию значительной части мер в рамках Трансъевропейских сетей, эта «опора» транспортной политики пока не привела ни к выравниванию качества инфраструктуры в ЕС, ни к подготовке этой инфраструктуры к уже упомянутому изменению соотношений между различными видами транспорта. Так, данные *Рисунка 1*, содержащие расчеты Всемирного банка в рамках оценки качества логистики, наглядно демонстрируют разброс как в общих логистических показателях, так и в инфраструктурных компонентах индекса. Значения индекса качества логистики варьируются от страны к стране, отчетливо видно отставание новых государств – членов ЕС от государств Западной и Северной Европы. Примечательны и существенные различия в качестве транспортной инфраструктуры между некоторыми соседними странами.

1 del Rosal 2021.

Рисунок 1.

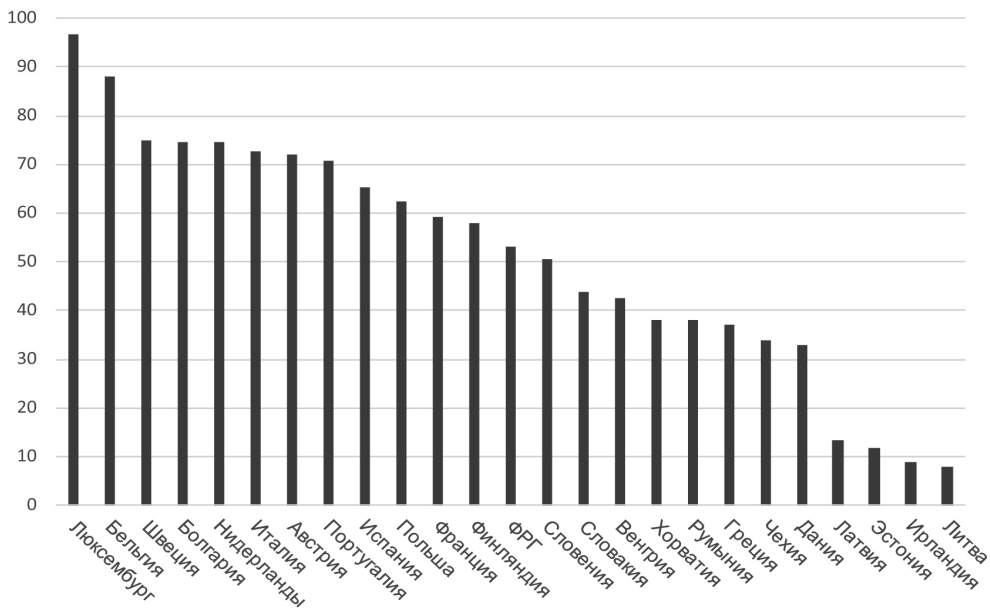
ЗНАЧЕНИЯ ИНДЕКСА КАЧЕСТВА ЛОГИСТИКИ И ЕГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО СУБИНДЕКСА В СТРАНАХ ЕС, 2023
LOGISTICS PERFORMANCE INDEX AND INFRASTRUCTURE SCORE IN EU MEMBER STATES, 2023



Источник: составлено автором на основе данных “Logistics Performance Index (LPI),” World Bank, accessed December 1, 2024, <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

Рисунок 2

ДОЛЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ
В СТРАНАХ ЕС В 2022 г., %
SHARE OF ELECTRIFIED LINES IN TOTAL RAILWAY NETWORK LENGTH IN 2022, %



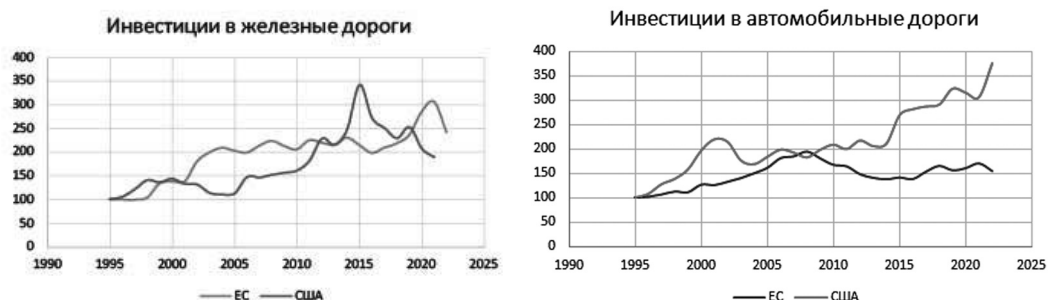
Источник: составлено автором на основе данных “Road, rail and navigable inland waterways networks,” Eurostat, accessed December 1, 2024, https://doi.org/10.2908/TRAN_R_NET.

Заявленные цели перехода к более активному использованию железнодорожного транспорта по всему ЕС пока также далеки от своего достижения. Разница в условиях эксплуатации железных дорог, их качестве, электрификации значительна (см. *Рисунок 2*).

Решение инфраструктурных задач требует значительных инвестиций, однако их динамика в ЕС (см. *Рисунок 3*) либо лишь немного опережает, либо серьезно отстает от динамики, например, США. Так, инвестиции в железные дороги в ЕС в период 2000–2010-х гг. фактически стагнировали, а инвестиции в автомобильные дороги с середины 2000-х гг. существенно уступают в темпах американским. Стоит отметить (эти данные не входят в статистику Рисунок 3), что значительная часть расходов направляется на поддержание существующей инфраструктуры (в железнодорожном транспорте доля таких средств составляет около 50%¹).

Рисунок 3.

**ДИНАМИКА ИНВЕСТИЦИЙ В ЖЕЛЕЗНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ЕС
(ДОСТУПНЫЕ СТРАНЫ) И США, ИНДЕКС (1995 = 100)**
**INFRASTRUCTURE INVESTMENTS INTO RAILWAY AND MOTOR ROADS
IN THE EU AND THE US, INDEX (1995 = 100)**



Источник: расчеты автора по данным "Infrastructure Investment," OECD, accessed December 1, 2024, <https://www.oecd.org/en/data/indicators/infrastructure-investment.html>.

Со стороны ЕС увеличить мобильность и качество транспортной инфраструктуры призван специальный фонд (*Connecting Europe Facility, CEF*).

Его финансирование направлено на проекты в рамках Трансъевропейских транспортных сетей. В соответствии с транспортной программой *CEF* на 2021–2027 гг. на гранты для совместного финансирования проектов в государствах-членах выделено 25,8 млрд евро². В июле 2024 г. Еврокомиссия одобрила 134 проекта в области транспорта, которые в целом демонстрируют ее приоритеты: порядка 83% направлено на реализацию климатических целей, около 80% сосредоточены в железнодорожном транспорте. Средства фонда могут быть использованы и для повышения военной мобильности путем улучшения качества инфраструктуры³. Это особенно важно с учетом дискуссий о постепенной

1 "Report from the Commission to the European Parliament and the Council. Eighth Monitoring Report on the Development of the Rail Market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council," European Commission, September 13, 2023, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/ytvrsf6k>.

2 "EU Invests Record €7 billion in Sustainable, Safe and Smart Transport Infrastructure," European Commission, June 17, 2024, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/yc4f68ef>.

3 "Connecting Europe Facility (2021-2027)," EUR-Lex, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/mpkzemmm6>.

милитаризации ЕС и изменении его подходов к собственному военно-политическому позиционированию. Собственно, еще до наступления масштабного кризиса безопасности в Европе аналитики обращали внимание на геополитический и военный компоненты отдельных транспортных проектов ЕС¹. В современных условиях акцент на военной составляющей деятельности транспортного комплекса уже не выглядит чем-то удивительным, а скорее находится в русле изменяющегося характера всего стратегического целеполагания объединения.

В целом же, если отойти от частных статистических показателей, главное препятствие к достижению «устойчивости» транспортного сектора ЕС и уменьшению его «вредоносного» влияния на климат заключается в том, что, как показывают исследования, связь между экономическим ростом и динамикой выбросов в атмосферу в Европейском союзе разрушить пока не удалось². Иными словами, ЕС все еще не в состоянии разрешить дилемму, характерную для любого развивающегося субъекта мировой экономики: ускорение темпов прироста ВВП или так или иначе понимаемая экологическая устойчивость экономической динамики.

Некоторые ограничители общей транспортной политики ЕС

Многие из ограничений в транспортной политике, препятствующих полноценной гармонизации в ЕС, получили наименование «транспортных табу»³. К ним относятся социальные, политические и экономические установки, изменение которых влечет за собой политические (или иные) риски. Речь может идти об устоявшемся в обществе восприятии различных видов транспорта (скажем, в вопросах соотношения видов транспорта в грузоперевозках), что мешает сокращению выбросов парниковых газов. Значимым представителем таких «табу» являются лоббистские организации, которые в отдельных элементах транспортного сектора могут отстаивать разные цели, затрудняя выработку целостной политики. В целом понятие «транспортных табу» в данном контексте будет родственно понятию «эффект колеи», или «зависимость от ранее выбранного пути», (*path dependence*). Иными словами, изначально встроенные дисбалансы будут и дальше влиять на имплементацию политики.

Для отмены таких табу некоторые исследователи предлагают отказаться от практик неолиберального управления и «изменения социетальных структур»⁴. Однако сам факт того, что борьба за чистоту и устойчивость окружающей среды в значительной мере связана с «неолиберальным управлением», делает такую постановку вопроса бесперспективной.

Ведущий принцип транспортной политики (так же, как и многих других «секторальных» направлений деятельности ЕС) – либерализация национальных рынков с целью интенсификации конкуренции. Так же, как и, например, в энергетике, в транспортной политике ЕС применяется принцип декаплинга, заключающийся в разделении оператора и управляющего. В области транспорта достижение подобной степени либерализации весьма затруднительно, так как

1 Воротников 2016.

2 Dolge et al. 2023.

3 Gössling, Cohen 2014.

4 Ibid.

значительная часть транспортной инфраструктуры, оборудования и управления полностью или частично находится в руках государства. Государство участвует не только в непосредственно экономической деятельности, но и в перераспределении средств, поддерживая национального производителя. В случае транспорта, например, это могут быть государственные субсидии. Так, в период кризиса сферой, которой была оказана весомая государственная поддержка, стал городской общественный транспорт. В рамках антикризисных мероприятий Еврокомиссии именно вопросы поддержки коммунальных перевозчиков стали одним из приоритетных направлений для введения временных исключений из существующих в ЕС правил государственной поддержки (*state aid*).

Следует вновь подчеркнуть, что роль государства в транспортном секторе крайне велика, но в то же время дифференцирована, например в зависимости от вида транспорта. Так, в правилах государственной помощи для железнодорожного транспорта есть определенные исключения из общего режима "*state aid rules*" Европейского союза¹.

Подобная ситуация отражает важнейшее ограничение, затрудняющее выработку и проведение действительно общей транспортной политики. Речь идет о гетерогенности отраслей, подпадающих под наднациональное регулирование. Несмотря на то что в каждом из рассматриваемых элементов транспортной политики фигурирует принцип либерализации, она, очевидно, по-разному применима к разным отраслям. Скажем, упомянутый сектор железнодорожных перевозок характеризуется довольно высокой концентрацией собственности, степень которой к тому же варьируется от страны к стране². Далее, здесь довольно большая, но не одинаковая в разных странах доля государства и обязательств по использованию государственных услуг на железных дорогах. Кроме того, заметные различия между государствами-членами имеются в тарифах на предоставление доступа к железнодорожной инфраструктуре (разрыв превышает восемь раз)³. Таким образом, наряду с неоднородностью отраслей, подпадающих под регулирование транспортной политики ЕС, существуют еще и серьезные различия в характеристиках этих отраслей на страновом уровне. Как было упомянуто, универсальные политические установки и ценности при проведении общей политики не учитывают подобную национальную и отраслевую специфику.

Еще одним крайне значимым фактором, ограничивающим эффективность проведения общей транспортной политики, является фрагментированность системы управления⁴. Сферы ответственности в различных транспортных вопросах находятся на разных уровнях принятия решений (наднациональном, национальном, субнациональном). Нередко эти уровни сочетаются, но некоторые вопросы решаются, например, только на уровне государств (скажем, запрет определенных видов транспорта). В целом это также затрудняет достижение ключевых заявленных ЕС целей.

1 "State Aid for Railway Companies," EUR-Lex, accessed March 19, 2025, <https://tinyurl.com/bdh2m392>.

2 "Transport in the European Union. Current Trends and Challenges," European Commission, 2019, accessed March 10, 2025, <https://tinyurl.com/bdhree65>.

3 "Report from the Commission to the European Parliament and the Council. Eighth Monitoring Report on the Development of the Rail Market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council."

4 Tagliapietra, Zachman 2018.

Приоритеты транспортной политики второй Комиссии У. фон дер Ляйен (2024–2029)

Если вернуться к изначально поставленным в настоящей работе вопросам, то основной вывод, который можно сделать из проведенного анализа, заключается в том, что заложенные в систему транспортной политики принципы и цели не всегда в полной мере учитывают ограничения, существующие как на уровне общественно-политических отношений, так и на уровне отрасли как таковой. В результате целеполагание транспортной политики, направленное прежде всего на решение политических, технократических или вызванных внешними стимулами вопросов, даже несмотря на свое постоянство и некоторую последовательность, не полностью соответствует специфике транспортного сектора как такового. Именно поэтому, вероятно, далеко не все поставленные задачи находят свое отражение в реальной экономической деятельности. Хотя, повторимся, ситуация с эффективностью имплементации мер наднационального законодательства в транспортной сфере весьма дифференцирована.

С учетом того что цели ЕС в области транспорта могут отражать особенности текущей политической и экономической стратегии ЕС, появление в ней новых элементов после 2020–2021 гг. не могло не отразиться и на транспортной политике (см. *Таблицу 5*). С начала 2020-х гг. Европейский союз пытается реализовать новый системный и еще более комплексный курс, который сегодня именуется стремлением к большему суверенитету или достижением т.н. открытой стратегической автономии¹. К значимым элементам этого курса можно отнести возрождение дискурса о промышленной политике и достижении большей конкурентоспособности Союза (в 2024 г. даже появилась идея *Competitiveness Deal*); более активные внешнеэкономические действия ЕС; интенсификацию глобальных партнерств, а также инфраструктурных и транспортных инициатив за пределами объединения. Иными словами, в описанной ранее логике трансформации транспортной политики ЕС (развитие по мере углубления интеграции плюс постепенное увеличение роли «внешнего» по отношению к внутреннему рынку ЕС компонента) появляется два обновленных элемента, значительно расширяющие и без того насыщенную повестку этого направления деятельности Союза: увязка транспортной политики с общей конкурентоспособностью ЕС, а также фактическое объединение вопросов транспортной политики с проблемами глобальной связности (*connectivity*).

1 Сергеев, Воротников 2023.

Таблица 5.

**ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОЙ И УМНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕС
EU SUSTAINABLE AND SMART MOBILITY STRATEGY GOALS**

Описание	Содержание
Транспорт как часть новой промышленной стратегии	«Это включает в себя возобновляемые источники энергии и низкоуглеродные технологии, инфраструктуру энергосистем, хранилища и транспортную инфраструктуру для уловленного CO ₂ . Мы также будем инвестировать в меры по повышению энергоэффективности, цифровизацию нашей энергетической системы и развертывание водородной сети».
Транспорт как часть политики в области достижения социального благополучия	«В рамках этого нам требуется мобилизовать реформы и инвестиции, чтобы помочь создать то, что необходимо сообществу для процветания: государственные услуги и частная деятельность, образование и навыки, транспорт и цифровая связь. При этом мы будем учитывать специфические экономические и социальные проблемы, с которыми сталкиваются островные территории, такие как жилье, транспорт, водоснабжение и утилизация отходов. Мы также продолжим решать проблемы, стоящие перед отдаленными регионами».
Транспорт как часть глобальной деятельности ЕС	«Нам нужен новый импульс в нашем взаимном партнерстве с Африкой в преддверии следующего саммита ЕС – АС [Африканский союз] в 2025 году. С помощью <i>Global Gateway</i> мы будем стимулировать инвестиции в транспортные коридоры, порты, производство возобновляемой энергии, экологически чистого водорода и цепочки создания стоимости сырья».

Источник: Ursula von der Leyen, “Europe’s Choice: Political Guidelines for the Next European Commission 2024–2029,” European Commission, July 18, 2024, March 20, 2025, <https://tinyurl.com/4kkhm37z>, перевод автора.

Таким образом, в своей транспортной политике ЕС пытается объединить два подхода, которые прежде были не столь характерны для этого направления деятельности: уже традиционный для ЕС (климатически нейтральный транспортный сектор + либерализация рынка) и сравнительно новый (стремление повысить конкурентоспособность объединения и увязать транспортную политику с глобальными инициативами ЕС наподобие «Глобальных ворот» (*Global Gateway*)). С учетом того, что и в предыдущей итерации транспортная политика не была однозначно эффективной в том числе в силу высокой гетерогенности предмета регулирования, присовокупление к ней дополнительных целей и элементов, очевидно, вызванных изменяющейся внешней средой и постепенным падением общей конкурентоспособности ЕС, вряд ли приведет к достижению однозначных и непротиворечивых результатов. Впрочем, в этом тоже есть определенная последовательность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Бабынина, Л.О. Транспортная политика в 2019 г. // Европейский Союз: факты и комментарии. 2020. № 98. С. 29–34. <https://doi.org/10.15211/eufacts420192934>.
- Babynina, Liudmila O. “Transportnaya politika v 2019 g.” *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii*, no. 98 (2020): 29–34 [In Russian].
- Варнавский, В.Г. Железные дороги ЕС: вклад в решение проблем декарбонизации // Современная Европа. 2024. № 2. С. 70–83. <https://doi.org/10.31857/S0201708324020062>.
- Varnavskii, Vladimir G. “EU Railways: Contribution to Decarbonisation Solution.” *Contemporary Europe – Sovremennaya Evropa*, no. 2 (2024): 70–83 [In Russian].
- Воротников, В.В. Современное состояние и перспективы реализации проекта Rail Baltica // Международная аналитика. 2016. № 2(16). С. 27–36. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2016-0-2-27-36>.
- Vorotnikov, Vladislav V. “The Present State and Prospects for Realization of Rail Baltica Project.” *Journal of International Analytics*, no. 2(16) (2016): 27–36 [In Russian].
- Горбунов, А.А. Политика Евросоюза по развитию транспортной инфраструктуры // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2015. № 9. С. 43–51.
- Gorbunov, Anton A. “Politika Evrosoyuzu po razvitiyu transportnoi infrastruktury.” *Obozrevatel’ – Observer*, no. 9 (2015): 43–51 [In Russian].
- Кислицина, Н.Ф. Транспортная политика Европейского союза: прошлое, настоящее, будущее // Науч-

но-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2019. № 7. С. 82–92.

Kislicina, Natalia F. "Transportnaya politika Evropeiskogo soyuza: proshloe, nastoyashchee, budushchee." *Obozrevatel' – Observer*, no. 7 (2019): 82–92 [In Russian].

Колесникова, М.Л. Морская политика Европейского союза и ее экономические аспекты // Современная Европа. 2017. № 4. С. 78–86.

Kolesnikova, Marina L. "Maritime Policy of the European Union and its Economic Aspects." *Contemporary Europe – Sovremennaya Evropa*, no. 4 (2017): 78–86 [In Russian].

Пак, Е.В., Полянова, Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3(42). С. 199–209. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-3-42-199-209>.

Pak, Egor V., and Tatyana N Polyanova. "Common Transport Policy of the European Union: a Road Map for the Eurasian Economic Union." *MGIMO Review of International Relations* 42, no. 3 (2015): 199–209 [In Russian].

Сергеев, Е.А., Воротников, В.В. Стратегия Европейского Союза в условиях глобальной перестройки: автономия или эвтаназия? М.: Издательство «МГИМО-Университет», 2023.

Sergeev, Egor A., and Vladislav V. Vortnikov. *Strategiya Evropeiskogo Soyuza v usloviyakh global'noi perestroiki: avtonomiya ili evtanaziya?* Moscow: MGIMO University, 2023 [In Russian].

Aparicio, Ángel. "The Changing Decision-Making Narratives in 25 Years of TEN-T Policies." *Transportation Research Procedia*, 25 (2017): 3715–3724. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.223>.

Aditjandra, Paulus T. "Europe's Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation." In *Preparing for the New Era of Transport Policies: Learning from Experience*, edited by Yoram Shiftan and Maria Kamargianni, 197–243, 1st ed. 2018. <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-811006-1.ch006>.

Bednarz-Okrzyńska, Kamila. "Transport Policy of European Union Member States in the Period 2008–2023." *European Research Studies Journal* 27, no. 4 (2024): 1479–1489. <https://doi.org/10.35808/ersj/3586>.

Castro-Nuno, Mercedes, Jose I. Castillo-Manzano, and Xavier Fageda. *The 'Europeanization' of the Common Road Safety Policy: an Econometric Analysis*. Palermo, 2013.

del Rosal, Ignacio. "European Dieselization: Policy Insights from EU Car Trade." *Transport Policy* 115 (2022): 181–194. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.11.011>.

Dolge, Kristiāna, Aiga Barisa, Vladimirs Kirsanovs, and Dagnija Blumberga. "The Status Quo of the EU Transport Sector: Cross-Country Indicator-Based Comparison and Policy Evaluation." *Applied Energy* 334 (2023): 120700. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2023.120700>.

Fernández-i-Marín, Xavier, Christoph Knill, Christina Steinbacher, and Dionys Zink. "Tackling Blind Spots in Europeanisation Research: The Impact of EU Legislation on National Policy Portfolios." *Journal of European Public Policy*, September 3 (2024): 1–29. <https://doi.org/10.1080/13501763.2024.2397129>.

Fleur, Fragola. "Dynamics of EU Transport Safety Regulation in the European Policy Process: Differences and Similarities." *Journal of Contemporary European Research* 5, no. 3 (2009): 332–355. <https://doi.org/10.30950/jcer.v5i3.167>.

Giorgi, Liana, and Michael Schmidt. "European Transport Policy – A Historical and Forward Looking Perspective." *German Policy Studies* 4, no. 2 (2002): 1–19.

Gössling, Stefan, and Scott Cohen. "Why Sustainable Transport Policies Will Fail: EU Climate Policy in the Light of Transport Taboos." *Journal of Transport Geography* 39 (2014): 197–207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.010>.

Paolo R. Graziano, and Maarten P. Vink. "Europeanization: Concepts, Theory, and Methods." In *The Member States of the European Union*, edited by Simon Bulmer and Christian Lequesne, 31–54, 2nd. ed. Oxford: Oxford University Press, 2013. <http://dx.doi.org/10.1093/hepl/9780199544837.003.0002>.

Grzelakowski, Andrzej. "EU Transport Modal Shift Versus the Regulatory Requirements for Transport Sector's Green Transformation Towards Climate Neutrality." *European Research Studies Journal* 27, no. 3 (2024): 324–340. <https://doi.org/10.35808/ersj/3437>.

Haywood, Luke, and Michael Jakob. "The Role of the Emissions Trading Scheme 2 in the Policy Mix to Decarbonize Road Transport in the European Union." *Transport Policy* 139 (2023): 99–108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.06.003>.

Lemkuhl, Dirk. "Harmonisation and Convergence: National Responses to the Common European Transport Policy." *German Policy Studies* 2, no. 4 (2002): 1–26.

Moszczyńska, Aneta. "The European Union Transport Policy: Essence, Progress, Problems and Development Prospects." *Studia Europy Środkowej i Wschodniej*, 2022, 134–152. <https://doi.org/10.59861/ansgk.2353-8392.2022.2.pp134-152>.

Paprocki, Wojciech. "EU Transport Policy Failure: The Case of Germany's Mindestlohnsgesetz." In *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, edited by Monika Bąk, 51–65. Cham: Springer International Publishing, 2016. https://doi.org/10.1007/978-3-319-26848-4_6.

Ponti, Marco, Andrea Boitani, and Francesco Ramella. "The European Transport Policy: Its Main Issues." *Case Studies on Transport Policy* 1, no. 1–2 (2013): 53–62. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2013.07.002>.

Radaelli, Claudio M. "The Europeanization of Public Policy." In *The Politics of Europeanization*, edited by Kevin Featherstone and Claudio M. Radaelli, 27–56. Oxford: Oxford University Press, 2003.

Saurugger, Sabine. "Europeanisation in Times of Crisis." *Political Studies Review* 12, no. 2 (2014): 181–192. <https://doi.org/10.1111/1478-9302.12052>.

Serafimova, Teodora, Matthias Finger, and Juan Montero. *Modal Shift: The Moment of Truth. Main Takeaways and Lessons Learnt from the European Year of Rail*. European University Institute, 2022. <https://doi.org/10.2870/26564>.

Malmberg, Fredrik Von. "Advocacy Coalitions and Policy Change for Decarbonisation of International Maritime Transport: The Case of Fuel EU Maritime." *Maritime Transport Research* 4 (2023): 100091. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2023.100091>.

Tagliapietra, Simone, and Georg Zachmann. *Addressing Europe's Failure to Clean up the Transport Sector*. Brussels: Bruegel, 2018.

Zell-Ziegler, Carina, Johannes Thema, Benjamin Best, and Frauke Wiese. *Sufficiency in Transport Policy – an Analysis of EU Countries' National Energy and Climate Plans and Long-term Strategies*. Stockholm, 2021.

Сведения об авторе

Егор Александрович Сергеев,
к.э.н., доцент, доцент Кафедры мировой экономики
Факультета международных отношений МГИМО МИД России
119454, Россия, Москва, пр. Вернадского, 76
e-mail: sergeev.e.a@my.mgimo.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 21 января 2025.

Переработана: 12 марта 2025.

Принята к публикации: 17 марта 2025.

Сведения о финансировании

Статья подготовлена при поддержке гранта ИМИ «Параметры дестабилизации в Европе: социально-экономические, политические и ценностные аспекты» (проект № 2025-04-07).

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Сергеев, Е.А. Транспортная политика Европейского союза: между стратегическими целями и экономической реальностью // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 39–59.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-39-59>

Transport Policy of the European Union: Between Strategic Goals and Economic Reality

ABSTRACT

The transport sector is one of the cornerstones of the European Union's single internal market. While it allows to logistically connect the countries of the integration union, it also represents challenges, especially climate ones, as transportation is responsible for a significant share of greenhouse gas emissions. Due to the growing significance of this particular sector of the economy, it is becoming increasingly important to analyze and compare regulatory practices adopted at both supranational and national levels. The purpose of this research is to assess the current components of the EU transport policy objectives and to relate them to the reality of the individual elements of the EU transport sector. The article highlights the inconsistencies inherent in the implementation of transport policy due to the mismatch between its goals and capabilities. To a certain extent, this premise makes it difficult to apply the concept of Europeanization to transport policy, which regulates an economic phenomenon that is unique in its internal characteristics. The paper describes the key elements of the EU transport policy, emphasizing its extensive and differentiated nature. Nevertheless, it can hardly be said that there have been significant changes in its goal-setting during evolution. Thus, the policy fits into the following logical construction: its development depends on the depth of the EU integration on the one hand, and is constrained by inherent imbalances on the other. It is these imbalances that are currently preventing the achievement of emission reduction and modal shift targets. The development of transport infrastructure and the stimulation of investment in this area are also problematic. The ambiguous nature of the effectiveness of the European Union's transport policy is emphasized due to the above-mentioned controversies in this area. Such results determine the directions of future measures influencing the transport sphere in the EU, taking into account the fundamental inability to resolve the contradiction consisting in the connection between economic growth and the increase in harmful emissions into the atmosphere.

KEYWORDS

European Union, transport policy, transport modes, transport infrastructure, greenhouse gas emissions

Author*Egor A. Sergeev,*

PhD (Econ.), Associate Professor, Department of World Economy,
School of International Relations, MGIMO University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: sergeev.e.a@my.mgimo.ru

Additional information

Received: January 21, 2025. Revised: March 12, 2025. Accepted: March 17, 2025.

Funding

The article was prepared with the financial support of the Institute for International Studies
“Parameters of destabilization in Europe: socio-economic, political and axiological aspects”
(project No. 2025-04-07).

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Sergeev, Egor A. “Transport Policy of the European Union: Between Strategic Goals and Economic Reality.” *Journal of International Analytics* 16, no. 1 (2025): 39–59.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-39-59>