

DOI 10.31558/2307-2318.2021.4.6

УДК 330.32 (47)

JEL: O10, F21, H 54, Q56, Q57, Q58

**Резнікова Н. В.,**

д.е.н., професор, професор кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин, Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ORCID ID: 0000-0003-2570-869X

[reznikovanataliia@gmail.com](mailto:reznikovanataliia@gmail.com)

**Панченко В. Г.,**

д.е.н., директор, Аналітичний центр економіко-правових досліджень та прогнозування Федерації роботодавців України

ORCID ID: 0000-0002-5578-6210

[panchenkopvg@gmail.com](mailto:panchenkopvg@gmail.com)

**Іващенко О. А.,**

к.е.н., доцент, завідувач кафедри економіки та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, Національна академія статистики, обліку та аудиту

ORCID ID: 0000-0002-8490-778X

[oaivashchenko@naso.edu.ua](mailto:oaivashchenko@naso.edu.ua)

## **ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ В ЦЕНТРАХ ГЛОБАЛЬНОГО СУПЕРНИЦТВА КНР І США: ІНСТИТУЦІЙНІ ВАЖЕЛІ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ СТАЛОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ**

*Стаття присвячена вивченню інституційних аспектів стимулювання інвестицій, конкурентоспроможності, економічного зростання та сталого розвитку в контексті інфраструктурного протистояння КНР і США як прояву геоекономічного суперництва. Встановлено, що детермінантами ефективною інфраструктури в країні виступають: якість управління; гармонізація нормативно-правової бази; легітимність системи надання дозволів; якість планування; транспарентність закупівель; практика державно-приватного партнерства при здійсненні інфраструктурних проєктів та їх внесок у ВВП; кредитний рейтинг уряду для отримання позик на витрати на інфраструктуру; глибина місцевого фінансового ринку для підтримки реалізації масштабних фінансових інвестицій. Наведено класифікацію інфраструктури та виокремлено ознаки сталої інфраструктури з позицій конкуренції — пошуку балансу між конкуренцією інфраструктурних проєктів та співпрацею в сфері сталого розвитку. Продемонстровано, що інфраструктурне суперництво США і КНР результуватиметься в реалізації мегапроєктів за активного використання регуляторного потенціалу нормативної конкуренції, відтак стандартизація проєктів виступатиме інструментом доступу до ринків капіталів і тим самим визначатиме бенефіціарів сталості як нової парадигми міжнародного економічного розвитку.*

**Ключові слова:** інфраструктурні проєкти, інвестиції в інфраструктуру, сталий розвиток, стала інфраструктура, економічний розвиток, глобальне суперництво, конкурентоспроможність

*Рис.1, Літ.31*

**Постановка проблеми.** Світ стикається з дефіцитом інфраструктури, який з кожним роком збільшується і відтак не може задовольнити постійно зростаючі в ній потреби. За оцінкою MGI (McKinsey Global Institute), починаючи з 2016 року в масштабах міжнародної економіки в середньому необхідно щорічно інвестувати в інфраструктуру 3,3 трлн дол США, при цьому щорічний дефіцит інвестицій становить близько 350 млрд дол США. При тому, що прогнози були зроблені без урахування потреб зміни клімату або проектів, що сприяють досягненню цілей, визначених у рамках Цілей сталого розвитку (ЦСР), було підраховано, що загальний дефіцит до 2030 року складе 5,3 трлн дол США. У дослідженні MGI підкреслюється, що включення до рохрахунків проектів, пов'язаних з досягненням ЦСР, потроїть розрив і становитиме близько 16 трлн дол США до 2030 року [1].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З розвитком нової геоekonomіки фокус досліджень П. Кантос, М. Гумбай-Алберт, Х. Маудос, присвячених вивченню наслідків інвестування в інфраструктуру, поступово змістився з прямого ефекту випуску на просторовий ефект стимулювання потоку факторів виробництва. Автори знаходять докази просторового вторинного ефекту транспортної інфраструктури на економічне зростання, аналізуючи загальні інвестиції і соціальну віддачу від нещодавно побудованої транспортної інфраструктури в Іспанії [2]. Е. Ла Фререра, М.Г. Марчеліно, Ф. Бональя вивчали вплив різних типів інвестицій в державну інфраструктуру на загальну факторну продуктивність для Італії і виявили, що різні типи інвестицій в державну інфраструктуру по-різному впливають на загальну продуктивність факторів виробництва [3]. Такі висновки підтверджуються дослідженням М.Г. Борна, який встановив, що розвиток громадської інфраструктури може мати негативні просторові ефекти [4]. Водночас, ним визнається, що громадська інфраструктура відіграє координуючу роль, пов'язуючи багато регіонів в єдине ціле матеріальними і нематеріальними ресурсами за рахунок ефекту агломерації і покращуючи технологічний рівень виробництва в прилеглих районах за рахунок ефекту дифузії, оскільки регіони з більш швидким зростанням стимулюють розвиток регіонів з більш повільним зростанням. Однак, незважаючи на це, інфраструктура також може сприяти економічному зростанню в одному регіоні на шкоду економічному зростанню в прилеглих районах. Розвиток інфраструктури та економічне зростання перебувають у суперечливій залежності. По-перше, будучи одним з інструментів макроекономічної політики, інвестиції в державну інфраструктуру мають прямий вплив на регіональну економіку, що визначає їх внесок у ВВП. По-друге, інвестиції в державну інфраструктуру мають просторовий побічний ефект, який може мати позитивний або негативний вплив на поширення технологій, промисловий потенціал, ефективність факторної мобільності та інші аспекти регіональної економіки. По-третє, шляхи і ступінь впливу розвитку інфраструктури на економічне зростання розрізняються залежно від галузі. В існуючих дослідженнях основна увага приділяється впливу інвестицій в інфраструктуру на економічне зростання, але не обговорюється просторовий вплив різних типів інвестицій в державну інфраструктуру на економічне зростання протягом певного періоду часу в одному і тому ж регіоні.

В дослідженні Т. Палей [5] встановлюється ступінь впливу інфраструктури на національну конкурентоспроможність. Згідно з висновками вченої, завдяки ефективності управління інфраструктурою можна покращити промислову політику і підвищити національну конкурентоспроможність. Спираючись на дослідження Світового банку, згідно з якими існує кілька факторів, що впливають на ефективність зростання економіки і національну конкурентоспроможність, включаючи інститути,

інфраструктуру, макроекономічне середовище, охорону здоров'я та початкову освіту, технологічну готовність, розмір ринку і т.ін., Т. Палей виявляє і вивчає ключові інфраструктурні чинники, що визначають національну конкурентоспроможність, які, в свою чергу, позитивно впливають на кінцеві результати промислової політики. Результати дослідження доводять, що на національну конкурентоспроможність здебільшого впливає рівень інституційного розвитку, тоді як фактор інфраструктури визначається в основному якістю доріг, залізничної інфраструктури, повітряного транспорту і електропостачання.

**Метою статті** є вивчення інституційних аспектів стимулювання інвестицій, конкурентоспроможності, економічного зростання та сталого розвитку в контексті інфраструктурного протистояння КНР і США як прояву гео економічного суперництва.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Центр глобальної інфраструктури Global Infrastructure Hub (GIH) був створений в 2014 році для підтримки цілей G20 щодо підвищення якості та кількості інфраструктури в усьому світі. У роботу GIH залучені уряди (як країн G20, так і країн, що не входять в G20), приватний сектор, багатосторонні банки розвитку (ББР), міжнародні організації (МО) та інші зацікавлені сторони. Сприятливе середовище для інвестицій в інфраструктуру країни є одним з основних чинників прийняття інвестиційних рішень. Під «сприятливим середовищем» мається на увазі широкий набір структур, інститутів і практики для розробки і реалізації життєздатних і високоякісних інфраструктурних проєктів. Це обумовлено багатьма факторами, серед яких: економічні, політичні умови або умови для ведення бізнесу; правові та нормативні основи управління виробничими процесами; моделі управління та інституційні можливості; глибина і стабільність фінансових ринків. Хоча зазначене підтверджує широкий набір факторів, що визначають результативність інвестицій в інфраструктуру, всі вони різною мірою впливають на кінцевий результат.

У міру того, як розбіжність між попитом на інфраструктуру і здатністю урядів надавати послуги продовжує збільшуватися, потреба в практичних рішеннях стає все більш відчутною. Аналітичний інструмент InfraCompass 2020 [6], створений для підтримки G20 в реалізації амбітного порядку денного в сфері інфраструктури, використовує дані провідних організацій по всьому світу, включаючи Світовий банк, Світовий економічний форум і ОЕСР, щоб допомогти країнам визначитися у виборі найбільш ефективних реформ, які забезпечать залучення інвестицій в інфраструктуру. InfraCompass 2020 дозволяє кількісно оцінити потенціал інфраструктури для 81 країни, що в сукупності забезпечують 93% світового ВВП і покривають 86% населення світу. Відповідно до класифікації Світового банку, майже 40% країн, охоплених InfraCompass 2020 року, відносяться до країн з високими доходами, а решта — до країн із середніми і низькими доходами.

Для цього InfraCompass 2020 визначає фундаментальні змінні, які впливають на ефективність інфраструктури в країні, ранжуючи їх за вісьмома напрямками: управління (захист для кредиторів від повернення своїх інвестицій в разі провалу бізнесу або проєкту); нормативно-правова база (здатність уряду встановлювати і впроваджувати надійні нормативні акти для сприяння інвестиціям в інфраструктуру і її реалізації); дозволи (надійність і прозорість процесів управління земельними ресурсами); планування (наявність прозорих інфраструктурних державних проєктів, що дозволяють промислового сектору підготуватися до здійснення проєктів, а громадянам - бути почутими); закупівлі (прозорість закупівельних процесів); активність («портфель» здійснених урядом і приватним сектором інфраструктурних проєктів та їх внесок у ВВП; фінансування (кредитний рейтинг уряду для отримання позик на витрати на

інфраструктуру); фінансові ринки (загальна глибина місцевого фінансового ринку для підтримки реалізації масштабних фінансових операцій).

InfraCompass 2020 доказово демонструє, що мета створення успішної і якісної інфраструктури може бути досягнута шляхом адаптації досвіду найозповсюдженіших практик, що дозволить країнам реалізувати додаткові переваги більш високого зростання, продуктивності, створення робочих місць, стимулювання торгівлі і загалом досягнення відчутних результатів як для суспільства, так і для навколишнього середовища. Так, наприклад, збільшення державних інвестицій в інфраструктуру в США, що фінансуються за рахунок дефіциту в 1% ВВП, має тенденцію до збільшення загального ВВП на 0,9% в перший рік і на 2,9% через чотири роки. Серед країн ОЕСР збільшення державних інвестицій в інфраструктуру на 1% ВВП зазвичай знижує рівень безробіття на 0,11% в короткостроковій перспективі і на 0,35% в середньостроковій перспективі [7]. У 2020 році ГІН виступив з власними прогнозами (див. Рис. 1).

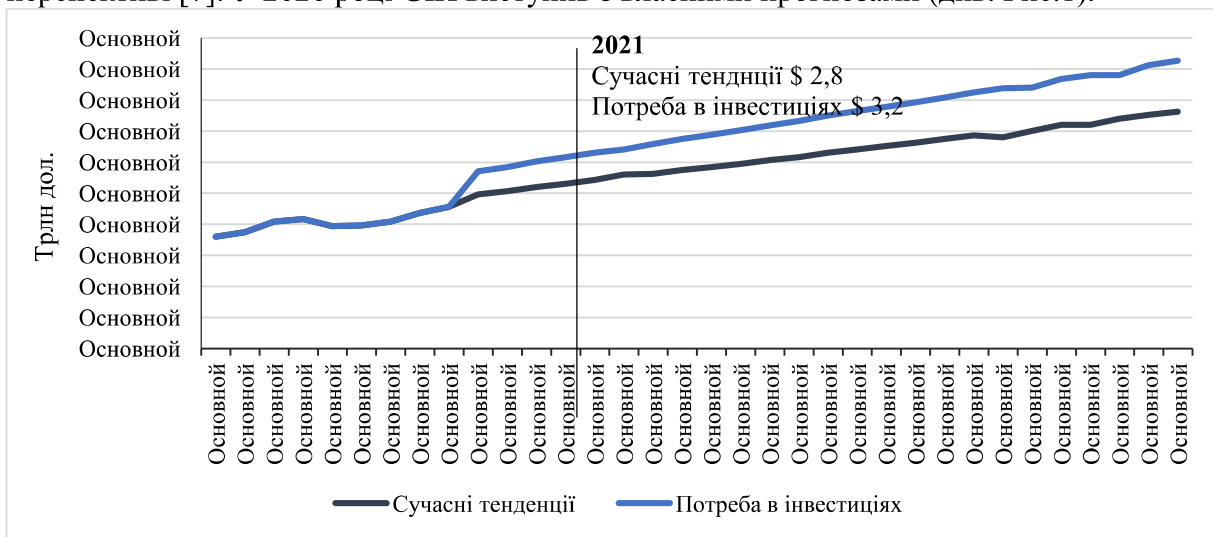


Рис. 1. Глобальні потреби в інвестиціях в інфраструктуру

Джерело: [7]

У них підкреслювалося, що країнам-учасникам потрібно згенерувати 94 трлн дол США до 2040 року. Поточні тенденції демонструють, що реальні інвестиції складуть близько 79 трлн дол США, а це означає, що розрив становитиме до 2040 року близько 15 трлн дол США [7]. ГІН зробив прогнози на основі даних, зібраних у 56 країн-лідерів і, отже, не враховує потреби решти країн, що розвиваються і найменш розвинених країн. З огляду на те, що провідні розвинені країни світу наполегливо ведуть переговори в пошуку оптимального для себе рішення, приділяючи менше уваги потребам бідних країн, такий підхід суперечить духу гасла ЦСР «Не залишати нікого». Адже загально визнаним є факт, що менш розвинені і бідні країни мають гостру потребу в інвестиціях не тільки для поліпшення інфраструктури, а й для виходу з пастки бідності [8].

Інфраструктуру можна класифікувати по-різному, але стандартний підхід виділяє такі її типи, як [9]: муніципальна інфраструктура, така як вуличне освітлення, міські дороги, мости і підземна інфраструктура; комунальні послуги, такі як газ, вода і електрика; транспорт, наприклад, автомобільний і залізничний; соціальна інфраструктура, наприклад школи і лікарні. Країни, які розвиваються, враховуючи сукупність існуючих чинників виробництва, часто спочатку входять у глобальні виробничо-збутові ланцюги на стадії низької доданої вартості (стадії складання або

виробництва), а потім намагаються перейти до діяльності з вищою доданою вартістю. Можливість нарощувати власну внутрішню додану вартість і просування «східцями доданої вартості» залежить від багатьох чинників. Належна інфраструктура надає змогу, але успіх не гарантований; та все ж без розвинутої інфраструктури економіка, звичайно, не матиме змоги реалізувати власну приховану перевагу у глобальному масштабі на ранньому етапі. Суспільно-корисний характер інфраструктури потребує підтримки з боку урядів, а партнерство між державним і приватним секторами у багатьох сферах має важливе значення. При перетині інвестиціями в інфраструктуру національних кордонів переважне значення має регіональне і глобальне співробітництво. Вирішальну роль можуть відігравати узгоджені зусилля національних урядів і регіональних або міжнародних агентств з розвитку. Інфраструктура потребує суттєвих інвестицій в будівництво та обслуговування, а отже бюджетний тягар може бути важким, особливо для менш розвинених країн, які стикаються з багатьма проблемами і водночас мають нагальні потреби. Зосередження інвестицій в інфраструктуру в особливих економічних зонах або індустриальних парках може бути корисним підходом для швидкого старту процесу з обмеженими ресурсами.

Усунення вразливих місць в інфраструктурі є необхідною умовою для створення вікна можливостей для розвитку економіки відповідно до її порівняльних переваг. За належних умов інфраструктура може сприяти економіці, особливо менш розвинених країн, у залученні до глобальних ланцюгів доданої вартості, що підвищить складність економічної структури. Водночас інфраструктура хоча й необхідна, але недостатня умова для зростання. Ступінь, в якій поліпшення інфраструктури сприяє зростанню конкретної галузі або регіону, залежить від їх конкретних характеристик і бізнес-середовища, в якому вони знаходяться. Тією ж мірою, в якій неоптимальні інвестиції в інфраструктуру стримують інші інвестиції, вони стримують зростання. Збільшення кількості інфраструктури не обов'язково може привести до більшого зростання, якщо існуючі обмеження знаходяться в інституційному середовищі або тип чи якість інвестицій в інфраструктуру не відповідає сформованому попиту. Будівництво моста в нікуди не принесе ніякої користі. Обмеження інфраструктури або вигоди від поліпшення конкретного її типу різняться залежно від галузі чи фірми, а також від регіону в одній країні. Наприклад, нова швидкісна автомагістраль, що з'єднує два місця, може принести користь одному регіону в більшій мірі, ніж іншому, в залежності від їх виробничих і гео економічних позицій. Поліпшення зв'язності і доступності ринку може привести до більш сильної кластеризації і агломерації, яка має тенденцію віддавати перевагу економічним центрам, а не периферії. Так само спрощення митного оформлення може принести користь компаніям, що спеціалізуються на зовнішній торгівлі або економіці в цілому, але в той же час посилити конкуренцію для тих, хто зайнятий у імпортозаміщувальних виробництвах або орієнтується виключно на внутрішній ринок.

Китай витратив понад 5 відсотків ВВП за останні десятиліття на інвестиції в інфраструктуру, скорочення транспортних витрат і допомогу в з'єднанні виробничих центрів з внутрішніми і міжнародними споживачами. Замінюючи імпортні матеріали на вітчизняні, Китай збільшував частку чистого експорту і перетворився на світову фабрику, будучи до цього переважно аграрноорієнтованою країною. Успішний досвід Китаю в останні десятиліття показує, що добре сплановані і добре керовані особливі економічні зони з цільовим залученням інвестицій і каталітичним фінансуванням розвитку можуть допомогти розкрити приховані порівняльні переваги і сприяти інтеграції в існуючі глобальні ланцюжки створення вартості та генерування нових

мереж співпраці. Розвиток в секторах, економіка яких має порівняльні переваги, може стимулювати поступову і стійку модернізацію ланцюжків створення вартості і запуску ефективного циклу побудови інноваційної та високотехнологічної виробничої екосистеми [10].

Хоча оцінки різних науково-дослідних платформ відчутно різняться, очікується, що на нові інфраструктурні проекти в Китаї припадатиме менше 10 відсотків загальних інвестицій в інфраструктуру. Зокрема, значна частина інвестицій в інфраструктуру в 2020 році була спрямована на створення транспортної інфраструктури, такої як високошвидкісні поїзди [7]. Тобто важко очікувати, що інвестиції в нову інфраструктуру відіграють ключову роль у відновленні економіки Китаю в короткостроковій перспективі. Однак очікується, що гранична ефективність інвестицій в нову інфраструктуру буде вище, тому темпи зростання інвестицій за рахунок нових інфраструктурних проектів будуть набагато вище, ніж для традиційної інфраструктури. Іншими словами, інвестиції в нову інфраструктуру навряд чи приведуть до відновлення економіки в короткостроковій перспективі, але вони будуть сприяти підвищенню конкурентоспроможності Китаю, сприяючи цифровій трансформації китайської економіки і розвитку нових галузей в Китаї в середньостроковій і довгостроковій перспективах.

Для прискорення запуску проектів в області якісної інфраструктури ряд країн вивчають можливість створення або вже ініціювали запуск Національного інфраструктурного банку (НІБ). Попри те, що багато з НІБ існують вже кілька десятиліть, в той час як інші були створені зовсім недавно, кожен з них для своїх урядів є потужним інструментом політики зростання. НІБ можна визначити як повністю або частково державну фінансову установу, створену для підтримки державної політики в галузі інфраструктури. Характеристики НІБ, які підкреслюють його місію і функціонал, включають:

- основний або винятковий акцент на інфраструктуру за рахунок надання довгострокового капіталу, найчастіше позикового, хоча деякі НІБ тепер можуть також пропонувати часткові і мезонінні кредити (гібрид позикового фінансування і фінансування власним капіталом, субординований кредит другої черги (після старшого боргу, банківського кредиту), забезпечений заставою акцій або часток);
- вкладення державного капіталу з можливістю додаткових бюджетних асигнувань або без них;
- підвищення кредитного рейтингу випусків облігацій НІБ шляхом надання гарантії урядам приймаючої країни;
- відсутність практики прийому депозитів і часто відсутність будь-яких виплат дивідендів, при цьому прибуток зазвичай використовується для створення резервів і збільшення кредитного потенціалу НІБ.

Такий підхід до виділення характерних ознак НІБ включає механізми, переважно орієнтовані на фінансування вітчизняних інфраструктурних компаній і проектів, але не описує особливості функціонування транснаціональних інфраструктурних банків, таких як Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ), або державних пенсійних фондів, що інвестують в інфраструктуру. Таке саме поняття НІБ використовується для позначення національних інфраструктурних банків, субнаціональних інфраструктурних банків, інших національних інвестиційних банків або банків розвитку, які не мають повноважень на управління конкретною інфраструктурою, але мають значні активи, інвестовані в інфраструктуру та інші пов'язані з ними фінансові механізми. Причини створення інфраструктурного банку

можуть відрізнятися в залежності від особливостей розвитку країни, але загальними для них цілями є: залучення фінансування з боку приватного сектора; забезпечення фінансування субнаціональних проєктів, яким в іншому випадку може бути складно отримати фінансову підтримку; розвиток конкретного сектора (наприклад, енергетики, транспорту) або підсектору (наприклад, чиста енергія, наземний транспорт); створення центру експертизи інфраструктури.

Китай розпочав зусилля з розвитку інфраструктури в рамках політики «Go Global» задовго до прийняття зобов'язань по ЦСР, формування прогнозів MGI чи дорожньої карти GИH. У 2013 році Китай запустив комплексну програму під назвою «Пояс і шлях» (BRI) [11], а також в 2015 році, під час самітів, присвячених 70-річчю ООН, представниками його уряду було представлено ряд програм, об'єднаних під назвою «Шість сотень», до складу яких увійшли: 100 програм боротьби з бідністю; 100 програм сільськогосподарського співробітництва; 100 програм сприяння торгівлі; 100 програм по захисту навколишнього середовища і боротьби зі зміною клімату; будівництво 100 лікарень і поліклінік; будівництво 100 шкіл і центрів професійного навчання [12]. Інвестиції КНР в інфраструктуру в межах проєкту «Пояс і шлях», вже зробили з нього співвласника терміналів 14 найкрупніших європейських портів. На черзі — підписання угоди з придбання китайською логістичною компанією «Cosco Shipping», що контролюється державою, одного з морських терміналів Гамбургу. Адже Гамбург, що задекларував досягнення до 2040 року статусу «кліматично нейтрального», відчуває гостру потребу в багатомільярдних інвестиціях в інфраструктуру.

На відкритті віртуальної 73-й сесії Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я 18 травня 2020 року Голова КНР Сі Цзіньпін оголосив про заходи щодо підтримки міжнародного співробітництва в боротьбі з Covid-19, серед яких: надання фонду допомоги в розмірі 2 млрд дол США протягом двох років; робота з ООН над створенням глобальної бази і центру гуманітарної допомоги в Китаї; забезпечення доступності вакцин проти Covid-19 в якості глобального суспільного блага після їх розробки і застосування в Китаї; робота з іншими членами G20 над реалізацією Ініціативи реструктуризації боргу найбідніших країн (в тому числі боргів, що виникли в результаті реалізації інфраструктурних проєктів) [13; 14].

У відповідь на все більш активне використання КНР своєї м'якої сили, сім провідних західних країн запропонували власну програму під назвою «Відновимо світ у його кращому варіанті» (Build Back Better World, B3W) [15]. G7 визначила основні принципи B3W: 1) загальні цінності; 2) якісне управління і високі стандарти; 3) сприятливий бізнес клімат; 4) стратегічне партнерство; 5) мобілізація приватного капіталу через фінансування розвитку; 6) посилення впливу багатостороннього державного фінансування. G7 назвали B3W програмою, що конкурує з BRI, але під іншими гаслами: прозорість; економічна, екологічна і соціальна стійкість; якісне управління і високі стандарти. Водночас варто зазначити, що високі стандарти і «триєдина» стійкість як основа виконуваних проєктів без державної підтримки не зможуть гарантувати їхнім учасникам успіх у ринковій боротьбі внаслідок значного здорожчання виробничих, інфраструктурних та інших бізнес-процесів. G7 визнають, що 56 країнам, потенційно охопленим B3W, включаючи G7, лише за умови підтримки існуючої моделі ведення бізнесу й тенденцій розвитку потрібно 94 трлн дол США на інфраструктуру до 2040 року. Стартовий інфраструктурний пакет інвестицій B3W в 40 трлн дол США очікувано не зможе задовольнити потреби провідних країн, не кажучи вже про інші країни. З огляду на те, що американське співтовариство інженерів-

будівельників в 2021 році підкреслило, що в найближчі 10 років США зіткнуться з дефіцитом в 2,6 трлн дол США для задоволення потреб в інвестиціях в інфраструктуру, включення країн, що розвиваються і найменш розвинених країн до числа потенційних реципієнтів допомоги ВЗВ ще більше ускладнить ситуацію з доступними ресурсами. Наприклад, Світовий банк у 2014 році наголосив, що країни Південної Азії для досягнення тих ЦУР, що визначені для виконання до 2024 року, потребують 2,5 трлн дол США. Незалежні експерти прийшли до висновку, що Південна Азія не змогла інвестувати необхідні фінансові ресурси для підтримки звичайної моделі ведення бізнесу. Очікується, що через відсутність здатності генерувати необхідні ресурси потреби будуть збільшуватися ще в більшій мірі. Основними факторами, що сприяють цьому, є більш низький рівень розвитку і більш високий приріст населення, до того ж COVID-19 ще більше погіршив ситуацію [16].

Програма ВЗВ, як й ініціатива BRI є прикладом інфраструктурних мегапроектів. Мега-інфраструктурні проекти за визначенням є дуже великими і, як правило, потребують масштабних інвестицій. Зазвичай вони відрізняються за складністю реалізації залежно від секторів, втім майже завжди передбачають участь кількох зацікавлених сторін. Багато фахівців з інфраструктури вважають мегапроекти іншим видом проектів, що заслуговують на особливу увагу в світлі їхньої інакшості, включаючи ступінь і охоплення їхнього впливу та тривалість експлуатації. Використання терміну «мега» має на увазі масштаб, який є дуже великим порівняно з іншими проектами, особливо з точки зору площі / висоти / довжини фізичної інфраструктури та / або грошових сум та інших ресурсів, що залучаються для їхньої реалізації. Хоча вартість залучених інвестицій в жодному разі не виступає єдиним або навіть визначальним чинником віднесення проекту до категорії «мега», тим не менше, мінімальний поріг вартості такого інфраструктурного об'єкту складає 1 млрд дол США (як наприклад, турецький 51-кілометровий канал «Стамбул», який називають «дублером Босфору», покликаний зробити з Туреччини глобальний логістичний хаб). В зв'язку з цим використання терміну «проект» в контексті мегапроектів найчастіше дещо умовне. І пов'язано це з тим, що багато інвестицій в інфраструктуру, що часто називають «мегапроектом», строго кажучи, не є ні мега (через недостатність масштабності), ні проектом (бо являють собою програми розвитку інфраструктури, що включають в себе численні підпроекти і ініціативи різного масштабу, які в сукупності перевершують поріг в 1 млрд дол США). У цьому сенсі різниця між проектами і програмами полягає в географічних, галузевих та інституційних межах, кожна з яких має свій власний набір зацікавлених сторін та порядок денний. Водночас очевидно, що чим більше інвестицій спрямовується в інфраструктуру і чим ширші межі реалізації програм в межах проекту, тим, як правило, більше кількість і різноманітність зацікавлених сторін, залучених до його реалізації.

У листопаді 2019 року США у співпраці з Австралією і Японією оголосили про створення мережі Blue Dot Network (BDN) для сертифікації великих інфраструктурних проектів, що відповідають принципам сталого розвитку. Як зазначено на сайті Держдепартаменту США [17], учасники мережі Blue Dot Network — представники державного, приватного і громадянського суспільства, які вірять в створення і фінансування проектів якісної інфраструктури. Сертифіковані проекти мережі Blue Dot Network є прикладом дотримання принципів побудови якісної інфраструктури, підготовлених згідно принципів G20 щодо забезпечення інвестицій в якісну інфраструктуру, відомих як «зобов'язання Шарлевуа з інноваційного фінансування для розвитку» [18] (прийняті країнами G7 у 2018 році) і Принципів Екватора (The Equator



Principles (EPs)) [19]. EPs являє собою систему управління ризиками, прийняту фінансовими установами для визначення, оцінки та управління екологічними та соціальними ризиками при проектному фінансуванні. EPs застосовуються глобально, до всіх галузей і п'яти фінансових продуктів: 1) консультаційні послуги з проектного фінансування; 2) проектне фінансування; 3) корпоративні позики, пов'язані з проектами; 4) проміжні позики; 5) рефінансування, пов'язане з проектами та проект-пов'язане фінансове поглинання.

На даний час 118 фінансових інститутів, що відповідають Принципам Екватора (Equator Principles Financial Institutions (EPFIs)) в 37 країнах офіційно погодилися переглянути портфель наданих кредитів в сфері міжнародного проектного фінансування на ринках як розвинених країн, так і країн, що розвиваються. EPFIs зобов'язуються впроваджувати EPs в своїй внутрішній екологічній та соціальній політиці, процедурах і стандартах фінансування проектів і не надаватимуть проектне фінансування або корпоративні позики проектам, в яких клієнт не буде або не зможе дотримуватися EPs. Хоча EPFIs не призначені для застосування «заднім числом», вони погоджуються на перегляд відкритих кредитних ліній і вдаються до переоцінки існуючих проектів з позицій аналізу екологічних і соціальних ризиків. У разі виявлення останніх, кредитору буде запропоновано переглянути проект в сторону зміни характеру або ступеня існуючого негативного впливу на екологію і людей, що здатне обмежити прибутковість проекту, а відтак призведе до зниження його конкурентоспроможності порівняно з тими, що не дотримуються зазначених принципів. BDN є прикладом кооперації — пошуку балансу між конкуренцією інфраструктурних проектів та співпрацею в сфері сталого розвитку.

Сертифікація Blue Dot Network буде служити всесвітньо визнаним символом ринкових, прозорих і фінансово стійких проектів розвитку. Пропонуючи загальний стандарт якості проектів, мережа Blue Dot Network сприятиме залученню приватного капіталу в інфраструктурні проекти в країнах, що розвиваються. Таким чином, мережа Blue Dot Network — це засіб для оцінки інфраструктурних проектів будь-якого приватного, державного чи суспільного сектору будь-якої країни і виявлення якісних методів будівництва та фінансування. У США вже існує велика кількість програм, які фінансують розвиток зарубіжної інфраструктури і заохочують інвестиції через: *Американську корпорацію фінансування міжнародного розвитку* (U.S. International Development Finance Corporation) [20], яка, володіючи бюджетом в 60 млрд дол США, крім проектів американських компаній, може фінансувати проекти, що представляють для США національний інтерес; *Глобальну ініціативу із закупівель Агентства з торгівлі та розвитку* (U.S. Trade and Development Agency's Global Procurement Initiative (GPI)) [21]; *Японське агентство міжнародного співробітництва* (Japan International Cooperation Agency (JICA)) [22]; *Австралійський фонд фінансування інфраструктури для Тихоокеанського регіону* (The Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific (AIFFP)) [23], який оперує ресурсами у 2 млрд дол США, призначеними для грантового фінансування в поєднанні з позиками для підтримки розвитку високопріоритетної і якісної інфраструктури в тихоокеанських країнах. За оцінками, до 2030 року Тихоокеанському регіону будуть потрібні інвестиції в розмірі 3,1 млрд дол США на рік. *Азіатський банк розвитку* (Asian Development Bank (ADB)) [24] також входить до числа потужних інвесторів в інфраструктуру, які будуть брати участь в мережі Blue Dot Network.

У 2020 році спостерігається посилення тенденції до зміни інвестиційної практики великими інвесторами, особливо щодо клімату. У січні 2020 року

генеральний директор BlackRock Л. Фінк заявив, що зміна клімату докорінно змінює підхід до фінансів і що це змушує інвесторів переглянути основні припущення про сучасні фінанси [25]. У відповідь BlackRock планує відмовитися від інвестицій з високими ризиками, пов'язаними зі стійкістю, зробивши при цьому стійкість невід'ємною частиною побудови портфеля та управління ризиками. Заява Л. Фінка важлива ще й тому, що BlackRock є одним з найбільших в світі управляючих приватними активами в 1,8 трлн дол США [26]. У Звіті про глобальні ризики Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ), що побудований за результатами глобального опитування за участю багатьох зацікавлених сторін, вперше з моменту його створення перераховані виключно екологічні ризики в якості п'яти основних глобальних ризиків з точки зору ймовірності виникнення, включаючи екстремальні погодні умови, кліматичні зміни, аварії, стихійні лиха, втрату біорізноманіття та антропогенні екологічні катастрофи [27; 28]. Три з них (провал дій по боротьбі зі зміною клімату, втрата біорізноманіття та екстремальні погодні умови) також входять до п'ятірки ризиків, що здійснились в повній мірі. Глобальний тиск з боку світової спільноти з метою зробити більше для боротьби зі зміною клімату може бути одним з найбільш важливих факторів для створення більш сталої інфраструктури, навіть якщо на сьогоднішній день глобальна співпраця здебільшого зосереджена на кліматичних і екологічних аспектах крізь призму реалізації проєктів енергетичної інфраструктури [29; 30]. Стала інфраструктура, таким чином, сприятиме екологічному зростанню з низьким рівнем вуглецю, яке, в свою чергу спричиняє: (1) використання менших обсягів енергії, підвищення ефективності використання ресурсів та перехід на низьковуглецеві джерела енергії; (2) захист та сприяння сталому використанню природних ресурсів; (3) розробку та розповсюдження низько вуглецевих технологій та бізнес-моделей для покращення місцевої економіки; (4) впровадження політики та стимулів, що перешкоджають застосуванню вуглецевих технологій [31]. Як демонструють такі ініціативи, як Європейський зелений курс, вони виходять за рамки обговорення інфраструктурних проєктів, хоча і враховують важливу роль інфраструктури в генерації викидів парникових газів.

**Висновки.** Інвестиції в інфраструктуру, завдяки своїй особливій засадничій ролі в підтримці розкриття потенціалу інших факторів виробництва, завжди виступали ключовим компонентом розвитку країни з огляду на продукування ними значних економічних, соціальних та екологічних вигод і збільшення під їхнім впливом обсягу потенційного сукупного випуску і продуктивної спроможності нації загалом. Структура економіки пов'язана з інфраструктурою, яка виступає своєю платформою, за допомогою якої можуть відбуватись шумпетеріанські процеси творчої руйнації, що мають значний вплив на майбутнє зростання. Інвестиції в телекомунікаційну інфраструктуру можуть поліпшити доступ до інформації і технологій, в свою чергу, розширюючи ринки, сприяючи конкуренції і розвитку технологічних інновацій. Однак інвестиції в інфраструктуру також відіграють важливу роль в короткостроковій перспективі, оскільки вони здійснюють значний вплив на зростання валового внутрішнього продукту як прямо (оскільки інвестиції в інфраструктуру є невід'ємною частиною сукупного попиту), так і опосередковано (адже залежно від стану економіки на момент інвестування, вони надають посилений вплив як на ВВП, так і на зайнятість за рахунок так званого ефекту мультиплікатора-акселератора). З цієї причини в антициклічній політиці, що проводиться багатьма країнами, збільшення інвестицій в інфраструктуру було одним з найбільш часто використовуваних інструментів з огляду на очікувані довгострокові позитивні ефекти,

які, однак, залежать від цілого комплексу факторів, умов (практика здійснення закупівель; практика державно-приватного партнерства; кількість і масштаб здійснюваних інфраструктурних проєктів та їх внесок у ВВП; кредитний рейтинг уряду для отримання позик на витрати на інфраструктуру; глибина фінансових ринків) та особливостей інституційного регулювання (якість планування і нормативно-правової бази; якість управління; транспарентність надання дозволів).

ВЗВ, ініційований, серед іншого, з метою протистояння посиленню глобального впливу Китаю виключає участь в проєкті другої за величиною економіки світу, найбільшого трейдера і ринку майбутнього за рахунок поповнення його середнього класу вже до 2049 року на 600 мільйонів людей. Втім ВЗВ — не перша програма, що суперничає з китайською BRI. Австралія також виступила з ініціативою, спрямованою на протидію китайським інвестиціям в країнах Тихого океану, Японія та Індія запустили проєкт «Коридор зростання Азія-Африка» з метою суперництва з китайськими інвесторами, але практичної реалізації даної ініціативи так і не відбулося.

Стала інфраструктура є ключем як до запобігання екстремальної зміни клімату, так і до адаптації до його неминучих наслідків без шкоди для економічного зростання. З'являється все більше свідчень того, що проєктування сталої інфраструктури може гарантувати, що додаткові витрати, пов'язані з низьковуглецевим шляхом розвитку, які несуть уряди держав, не будуть стримувати зростання. Здавалося б, для України це може стати шансом на отримання допомоги з розвитку. Втім аналіз досліджень та звітів відповідних аналітичних платформ та інститутів, які ставлять сталий розвиток у центр міжнародних відносин і державної політики, дозволяє безапеляційно конкретизувати фактичних реципієнтів такого фінансування. Оскільки на 16 країн припадає майже три чверті глобальних викидів парникових газів, то підтримка їхнього переходу до низьковуглецевої економіки зі збереженням середнього глобального темпу зростання у 3 відсотки на рік до 2050 призведе до скорочення в середньому на 87 відсотків викидів на одиницю ВВП в порівнянні з 2010 роком лишатиметься в пріоритеті, а, отже, проєкти з трансформації інфраструктури з акцентом на сталості зачіпатимуть, в першу чергу, саме розвинені країни. При цьому взяті ними на себе зобов'язання з декарбонізації та кліматичної нейтральності в межах цілого ряду угод (ЦСР, Паризька угода, Європейська зелена угода та ін.), через брак власних ресурсів загострюють проблему національної безпеки та інфраструктурної зокрема.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ramay S.A. G7 \$40 Trillion Infrastructure Investment for What: Development or Rivalry? 2021. URL: <http://www.cnfocus.com/g7-40-trillion-infrastructure-investment-for-what/>
2. Cantos P., Gumbau-Albert M., Maudos J. Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: Evidence of the Spanish case. *Transport Economics*. 2005. Vol. 25. P. 25–50. URL: [https://www.researchgate.net/publication/46446579\\_Transport\\_infrastructures\\_and\\_regional\\_growth\\_evidence\\_of\\_the\\_Spanish\\_case](https://www.researchgate.net/publication/46446579_Transport_infrastructures_and_regional_growth_evidence_of_the_Spanish_case)
3. La Ferrara E., Marcellino M.G., Bonaglia F. Public capital and economic performance: Evidence from Italy. *SSRN Electronic Journal*. 2000. Vol. 60. P. 221–244.
4. Boarnet M.G. Spillovers and Locational Effects of Public Infrastructure. *Journal of Regional Science*. 1998. Vol. 38. P. 381–400.

5. Palei T. Assessing the Impact of Infrastructure on Economic Growth and Global Competitiveness. *Procedia Economics and Finance*. 2015. Vol. 23. P. 168-175.
6. Official website of InfraCompass 2020. URL: <https://infracompass.github.org/>
7. Official website of Global Infrastructure Outlook. URL: <https://outlook.github.org/>
8. The Economist Intelligence Unit Limited. The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals. 2019. URL: [https://content.unops.org/publications/The-critical-role-of-infrastructure-for-the-SDGs\\_EN.pdf?mtime=20190314130614](https://content.unops.org/publications/The-critical-role-of-infrastructure-for-the-SDGs_EN.pdf?mtime=20190314130614).
9. Wilkins K., Zurawski A. Infrastructure Investment in China. 2014. URL: <https://www.rba.gov.au/publications/bulletin/2014/jun/pdf/bu-0614-4.pdf>
10. Reznikova N., Zvarych R., Ivashchenko O. Approaches to identifying the form of china's economic expansion in the context of global economy transnationalization: the commercial expansion case. *Ефективна економіка*. 2019. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
11. Резнікова Н.В., Зварич Р.Є., Іващенко О.А. Експансіоністські імперативи та детермінанти міжнародної економічної політики КНР. *Ефективна економіка*. 2019. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7286>
12. IISD. China Releases National Implementation Plan on 2030 Agenda. 2016. URL: <https://sdg.iisd.org/news/china-releases-national-plan-to-implement-sdgs/>
13. Резнікова Н.В., Панченко В.Г., Іващенко О.А. Вплив кон'юнктури ринку рідкоземельних елементів на економічну та енергетичну безпеку держав: перспективи інституційного регулювання ресурсного протистояння й інноваційно-технологічного потенціалу конкурентоспроможної зеленої економіки. *Ефективна економіка*. 2021. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9068>. (DOI: 10.32702/2307-2105-2021.7.8)
14. Панченко В. Г., Резнікова Н. В., Іващенко О. А. Безпекові та інноваційні важелі економічної стратегії азійських країн: національні інструменти набуття конкурентних переваг в умовах глобальних трансформацій (на прикладі В'єтнаму та Індії). *Ефективна економіка*. 2021. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8918> (DOI: 10.32702/2307-2105-2021.5.5)
15. Резнікова Н., Панченко В. Битва аббревіатур. Як західний світ і Китай змагаються за країни, що розвиваються. *Український тиждень*. 09–15.07.2021. № 27 (711). С. 12–15. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/252326>
16. Asia Africa Growth Corridor. Partnership for Sustainable and Innovative Development. A Vision Document. 2017. URL: <https://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Vision-Documents-full.pdf>
17. Official website of U.S. Department of State. Blue dot Network. 2021. URL: <https://www.state.gov/blue-dot-network/>
18. Charlevoix Commitment on Innovative Financing for Development. 2018. URL: <https://www.mofa.go.jp/files/000373833.pdf>
19. Official website of Equator Principles. URL: <https://equator-principles.com/about/>
20. Official website of U.S. International Development Finance Corporation. URL: <https://www.dfc.gov/>
21. Official website of U.S. Trade and Development Agency. Global Procurement Initiative. URL: <https://ustda.gov/ustda-special-initiative/global-procurement-initiative/>

22. Official website of Japan International Cooperation Agency. URL: <https://www.jica.go.jp>
23. Official website of Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific. URL: <https://www.aifffp.gov.au/>
24. Official website of Asian Development Bank. URL: <https://www.adb.org>
25. Fink L. A Fundamental Reshaping of Finance. 2020. URL: <https://www.blackrock.com/za/individual/larry-fink-ceo-letter>
26. Резнікова Н., Панченко В. Black Rock і майбутнє, яке вони нам створюють. Хто сильніший за техногігантів у новій реальності? *Дзеркало тижня*. 03.07.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/macrolevel/black-rock-i-majbutnje-jake-voni-nam-stvorjujut.html>
27. The World Economic Forum. The Global Risks Report 2021. 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021>
28. Reznikova N. Ecological imperatives for extension of globalization processes: problem of economic security. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 21. С. 23-26.
29. Reznikova N., Ivashchenko O., Rubtsova M. Global problems as a subject of interdisciplinary studies in the focus of international economic security and sustainable development. *Економіка та держава*. 2020. №. 7. Р. 24–31.
30. Резнікова Н.В. Виклики міжнародному регулюванню у фокусі глобальних проблем. *Стратегія розвитку України: фінансово-економічний та гуманітарний аспекти*: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції. Київ: «Інформаційно-аналітичне агентство», 2019. С. 323-326.
31. Іващенко О. А. До питання про співвідношення понять «зелене зростання», «сталий розвиток», і «зелена економіка»: від колізії до консенсусу. *Бізнес-аналітика в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю*: Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції, 17 березня 2021 року / Упоряд. О. А. Іващенко. Київ: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2021. С. 132-136.

## REFERENCES

1. Ramay, S.A. (2021). G7 \$40 Trillion Infrastructure Investment for What: Development or Rivalry? URL: <http://www.cnfocus.com/g7-40-trillion-infrastructure-investment-for-what/>
2. Cantos, P., Gumbau-Albert, M. and Maudos, J. (2005). Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: Evidence of the Spanish case. *Transport Economics*, vol. 25, pp. 25–50. URL: [https://www.researchgate.net/publication/46446579\\_Transport\\_infrastructures\\_and\\_regional\\_growth\\_evidence\\_of\\_the\\_Spanish\\_case](https://www.researchgate.net/publication/46446579_Transport_infrastructures_and_regional_growth_evidence_of_the_Spanish_case)
3. La Ferrara, E., Marcellino, M.G. and Bonaglia, F. (2000). Public capital and economic performance: Evidence from Italy. *SSRN Electronic Journal*, vol.60, pp. 221–244.
4. Boarnet, M.G. (1998). Spillovers and Locational Effects of Public Infrastructure. *Journal of Regional Science*, vol. 38, pp. 381–400.
5. Palei, T. (2015). Assessing the Impact of Infrastructure on Economic Growth and Global Competitiveness. *Procedia Economics and Finance*, vol. 23, pp. 168-175.
6. Official website of InfraCompass 2020. URL: <https://infracompass.gihub.org/>
7. Official website of Global Infrastructure Outlook. URL: <https://outlook.gihub.org/>

8. The Economist Intelligence Unit Limited (2019). The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals. URL: [https://content.unops.org/publications/The-critical-role-of-infrastructure-for-the-SDGs\\_EN.pdf?mtime=20190314130614](https://content.unops.org/publications/The-critical-role-of-infrastructure-for-the-SDGs_EN.pdf?mtime=20190314130614).
9. Wilkins, K. and Zurawski, A. (2014). Infrastructure Investment in China. URL: <https://www.rba.gov.au/publications/bulletin/2014/jun/pdf/bu-0614-4.pdf>
10. Reznikova, N., Zvarych, R. and Ivashchenko, O. (2019). Approaches to identifying the form of china's economic expansion in the context of global economy transnationalization: the commercial expansion case. *Efektivna ekonomika*, vol. 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7285>
11. Reznikova, N., Zvarych, R. and Ivashchenko, O. (2019). The expansionist imperatives and determinants of the international economic policy of china. *Efektivna ekonomika*, vol. 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7286> [in Ukrainian]
12. IISD (2016). China Releases National Implementation Plan on 2030 Agenda. URL: <https://sdg.iisd.org/news/china-releases-national-plan-to-implement-sdgs/>
13. Reznikova, N., Panchenko, V. and Ivashchenko, O. (2021). Impact of the rare earths market on the economic and energy security of states: prospects for the institutional regulation of resource confrontation and the innovative and technological potential of a competitive green economy. *Efektivna ekonomika*, vol. 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9068> [in Ukrainian]
14. Panchenko, V., Reznikova, N. and Ivashchenko, O. (2021). Security and innovation levers of the economic strategy in asian countries: national instruments for gaining competitive advantages in the context of global transformations of the world system (the case of vietnam and india). *Efektivna ekonomika*, vol. 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8918> [in Ukrainian]
15. Reznikova, N. and Panchenko, V. (2021). Battle of Abbreviations. Both the Western world and China are competing for developing countries. *The Ukrainian Week*, № 27 (711), pp. 12–15. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/252326> [in Ukrainian]
16. Asia Africa Growth Corridor. Partnership for Sustainable and Innovative Development. A Vision Document. 2017. URL: <https://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Vision-Documents-full.pdf>
17. Official website of U.S. Department of State. Blue dot Network. URL: <https://www.state.gov/blue-dot-network/>
18. Charlevoix Commitment on Innovative Financing for Development. URL: <https://www.mofa.go.jp/files/000373833.pdf>
19. Official website of Equator Principles. URL: <https://equator-principles.com/about/>
20. Official website of U.S. International Development Finance Corporation. URL: <https://www.dfc.gov/>
21. Official website of U.S. Trade and Development Agency. Global Procurement Initiative. URL: <https://ustda.gov/ustda-special-initiative/global-procurement-initiative/>
22. Official website of Japan International Cooperation Agency. URL: <https://www.jica.go.jp>
23. Official website of Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific. URL: <https://www.aifffp.gov.au/>
24. Official website of Asian Development Bank. URL: <https://www.adb.org>
25. Fink, L.A (2020). Fundamental Reshaping of Finance. URL: <https://www.blackrock.com/za/individual/larry-fink-ceo-letter>

26. Reznikova, N. and Panchenko, V. (2021). Black Rock and the future they create for us. Who is stronger than the tech giants in the new reality? *Zzerkalo Tyzhnya*. URL: <https://zn.ua/ukr/macrolevel/black-rock-i-majbutnje-jake-voni-nam-stvorjujut.html> [in Ukrainian]
27. The World Economic Forum (2021). The Global Risks Report 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021>
28. Reznikova, N. (2016). Ecological imperatives for extension of globalization processes: problem of economic security. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, vol. 21, pp. 23–26.
29. Reznikova, N., Ivashchenko, O. and Rubtsova, M. (2020). Global problems as a subject of interdisciplinary studies in the focus of international economic security and sustainable development. *Ekonomika ta derzhava*, vol. 7, pp. 24–31.
30. Reznikova, N. (2019). Challenges to international regulation in the focus of global issues. *Proceedings of the Sixth International Scientific and Practical Conference, Development strategy of Ukraine: financial, economic and humanitarian aspects*, Informatsijno-analitychne ahentstvo, Kyiv, Ukraine, pp. 323–326. [in Ukrainian]
31. Ivashchenko, O. (2021). On the relationship between the concepts of "green growth", "sustainable development", and "green economy": from conflict to consensus. *Proceedings of the Eighth International Scientific and Practical Conference, Business analytics in the management of foreign economic activity*, DP «Informatsijno-analitychne ahentstvo», Kyiv, Ukraine, pp. 132–136. [in Ukrainian]

**Резникова Н. В., Панченко В. Г., Іващенко О. А.,**

### **ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В ЦЕНТРЕ ГЛОБАЛЬНОГО СОПЕРНИЧЕСТВА КНР И США: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РЫЧАГИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

Статья посвящена изучению институциональных аспектов стимулирования инвестиций, конкурентоспособности, экономического роста и устойчивого развития в контексте инфраструктурного противостояния КНР и США как проявления геоэкономического соперничества. Установлено, что детерминантами эффективной инфраструктуры в стране выступают: качество управления; гармонизация нормативно-правовой базы; легитимность системы предоставления разрешений; качество планирования; транспарентность закупок; практика государственно-частного партнерства при осуществлении инфраструктурных проектов и их вклад в ВВП; кредитный рейтинг правительства для получения займов на расходы на инфраструктуру; глубина местного рынка для поддержки реализации масштабных финансовых инвестиций. Приведена классификация инфраструктуры и выделены признаки устойчивой инфраструктуры с позиций кооперации — поиска баланса между конкуренцией инфраструктурных проектов и сотрудничеством в области устойчивого развития. Продемонстрировано, что инфраструктурное соперничество США и КНР проявляется в реализации мегапроектов при активном использовании регуляторного потенциала нормативной конкуренции. Установлено, что стандартизация проектов будет выступать инструментом доступа к рынкам капиталов и тем самым определять бенефициаров устойчивости как новой парадигмы международного экономического развития.

**Ключовые слова:** инфраструктурные проекты, инвестиции в инфраструктуру, устойчивое развитие, устойчивая инфраструктура, экономическое развитие, глобальное соперничество, конкурентоспособность

*Reznikova N., Panchenko V., Ivashchenko O.,*

**INFRASTRUCTURE PROJECTS AT THE CORE OF THE GLOBAL RIVALRY BETWEEN THE CHINA AND THE UNITED STATES: INSTITUTIONAL LEVERS FOR SOLVING THE PROBLEMS OF SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT**

The article is devoted to the study of the institutional aspects of investment promotion, competitiveness, economic growth and sustainable development in the context of the infrastructure confrontation between the China and the United States as a manifestation of geo-economic rivalry. It has been established that the determinants of effective infrastructure in the country are: the quality of management; harmonization of the regulatory framework; the legitimacy of the permitting system; quality of planning; transparency of procurement; the practice of public-private partnerships in the implementation of infrastructure projects and their contribution to GDP; the government's credit rating for obtaining loans for infrastructure spending; the depth of the local market to support the implementation of large-scale financial investments. The classification of infrastructure is given and the signs of sustainable infrastructure are highlighted from the standpoint of co-competition - the search for a balance between the competition of infrastructure projects and cooperation in the field of sustainable development. It has been demonstrated that the infrastructure rivalry between the United States and China is manifested in the implementation of megaprojects with the active use of the potential of regulatory competition. It has been established that standardization of projects will act as an instrument of access to capital markets and thereby determine the beneficiaries of sustainability as a new paradigm of international economic development.

**Keywords:** infrastructure projects, infrastructure investments, sustainable development, sustainable infrastructure, economic development, global competition, competitiveness