

УДК 339.97
JEL F5, F02, H54
<https://doi.org/10.21122/2309-6667-2025-22-149-159>

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ТРАКТОВКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Чжан Бо

economica@bntu.by

аспирант кафедры «Экономика и право»
Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Республика Беларусь

Основываясь на анализе литературных источников, установлено, что до сих пор отсутствует общепринятое определение, содержащее четкие критерии, позволяющие отнести тот или иной вид деятельности к инфраструктуре, соответственно и к инфраструктурным проектам. Выявлены несколько основных подходов к трактовке инфраструктуры, каждый из которых раскрывает отдельные специфические черты исследуемого феномена. Относительно формы инфраструктуры сложились два противоположных подхода – материалистический и институциональный; относительно трактовки экономической сущности инфраструктуры – логистический, территориальный и системный. С учетом всех достижений и недостатков проанализированных точек зрения, выработаны авторские определения понятий «инфраструктура» и «международный инфраструктурный проект». Под последним предлагается понимать экономическую деятельность на территории двух и более стран по созданию и развитию материально-общественного комплекса, обеспечивающего воспроизводство общественных благ, необходимых для перемещения товаров, услуг, капитала, финансов, людей и формирования благоприятных условий для нормального функционирования экономической системы определенной территории.

Ключевые слова: инфраструктура, международный инфраструктурный проект, экономическая система, международная экономика.

Цитирование: Бо, Чжан Теоретические подходы к трактовке международных инфраструктурных проектов / Чжан Бо // Экономическая наука сегодня : сб. науч. ст. / БНТУ. – Мн., 2025. – Вып. 22. – С. 149–159. <https://doi.org/10.21122/2309-6667-2025-22-149-159>

Введение. Понятие инфраструктурных проектов чрезвычайно размыто. До сих пор отсутствует общепринятое определение, содержащее четкие критерии, позволяющие отнести тот или иной вид деятельности к инфраструктурной, соответственно и к инфраструктурным проектам. В научной и практико-ориентированной литературе сложились разные подходы к трактовке инфраструктуры, каждый из которых концентрируется на одной или нескольких отличительных чертах инфраструктуры как экономического явления.

Результаты и их обсуждение. Относительно того, что представляют собой объекты инфраструктуры по своей форме, в экономической литературе выделяются два основных подхода: материалистический и институциональный.

В рамках материалистического подхода к объектам инфраструктуры относят лишь те объекты, которые имеют материальную форму. Г. А. Гольц предлагает понимать под инфраструктурой «комплекс устройств, систем, сооружений, обеспечивающих воспроизводственные процессы в хозяйственной, социальной, культурной, экологической, демо-

графической, управленческой, политической сферах деятельности общества». По его словам, «инфраструктура – это осязаемый материальный фундамент, благодаря которому возможно функционирование и развитие всех подсистем хозяйства и социума» [1, с. 6].

И. М. Могилевкин также придерживается материалистического подхода при определении составных частей глобальной инфраструктуры: «Транспорт, перевозящий материальные ценности (грузы) и людей; компании и службы, обеспечивающие передачу информации (связь, ИКТ и др.); городские инфраструктуры – как входящие в общие транспортно-коммуникационные сети, так и работающие автономно в пределах того или иного города, мегаполиса, агломерации; отрасли, обеспечивающие транспортно-коммуникационный комплекс технологиями, оборудованием, программными продуктами и т. д.» [2, с. 77].

Чаще всего именно материалистический подход используется в законодательных актах, регулирующих реализацию инфраструктурных проектов. Например, как описывает российский автор М. С. Попов, «в контексте вопроса об определении понятия "инфраструктурный проект" представляется целесообразным отметить положения законопроекта "Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций". В соответствии с ним "инфраструктура – совокупность недвижимого имущества, состоящего из одного или нескольких отдельных объектов и (или) технологических комплексов, предназначенных для обеспечения деятельности транспорта, энергетики, социальной сферы, коммунального хозяйства или электросвязи". При этом указывается, что "инфраструктурный проект – совокупность действий и их последовательность по созданию и (или) реконструкции конкретного объекта или технологического комплекса инфраструктуры, их последующему использованию (эксплуатации), реализуемых на основании проектного соглашения"» [3].

Материалистический подход сформировался одним из первых в результате заимствования экономистами термина «инфраструктура» из военной сферы. Из логики трактовки инфраструктуры как материального объекта вытекает, что инфраструктура рассматривается не как самостоятельная отрасль, а как обязательная составляющая всех иных отраслей экономики. Часто и сегодня исследование инфраструктуры осуществляется вне отраслевой привязки. А. Н. Швецов относит к инфраструктуре «административные здания, склады, таможенные посты, дороги, инженерные коммуникации, станции энергообеспечения, и др.» [4] и в зависимости от сферы применения выделяет «инновационную, инженерную, транспортную и социальную инфраструктуру» [4]. Однако по мере усложнения структуры экономики ввиду научно-технического прогресса усложняется и процесс создания материальной инфраструктуры, что дает объективные основания для выделения инфраструктурной отрасли в качестве самостоятельной.

Преимущества материалистического подхода очевидны: простота, четкость критериев, возможность количественной оценки. Это делает его одним из самых распространенных и сегодня. Именно такой подход лежит в основе большинства международных и национальных нормативно-правовых актов, регулирующих реализацию инфраструктурных проектов. Также на материалистическом подходе базируются международные рейтинги и национальные системы оценки качества инфраструктуры. Например, Global Infrastructure Index 2024 проводит оценку удовлетворенности качеством инфраструктуры по следующим объектам: аэропорты, цифровая инфраструктура (например высокоскоростной широкополосный доступ в Интернет), сеть автомагистралей/основных дорог, водоснабжение и канализация, железнодорожная инфраструктура (пути/станции), инфраструктура возобновляемой энергии (например, солнечной/ветровой), местная дорожная сеть, новое предложение жилья, инфраструктура для зарядки электромобилей, защита от наводнений¹.

¹ Global Infrastructure Index 2024 : Global Summary. – URL: <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/publication/documents/2024-11/Global%20Infrastructure%20Index%202024.pdf> (date of access: 01.09.2025).

Материалистический подход концентрируется на материальной форме инфраструктуры, тем самым проводит границу между физической инфраструктурой и экономическими институтами. Это обеспечивает некоторые преимущества с точки зрения управления (четко обозначенные материальные объекты в качестве объектов управления), однако порождает и значительный недостаток, а именно игнорирование социально-экономической и организационной стороны процесса реализации инфраструктурных проектов.

В ответ на описанный недостаток материалистического подхода формируется второй подход к трактовке возможной формы объектов инфраструктуры – институциональный. В Большой российской энциклопедии дается следующее определение: «Инфраструктура (от лат. *infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение), совокупность специфич. форм, методов и процессов, а также сооружений, зданий, всевозможных коммуникаций, обеспечивающих общие условия и нормальное функционирование экономич., социальной, экологич. и др. областей жизнедеятельности общества, его воспроизводства и развития»¹. Из приведенного определения видно, что объекты инфраструктуры имеют не только материальную форму, но и могут представлять собой «совокупность специфич. форм, методов и процессов», то есть экономических институтов.

В. Ю. Иванов предлагает следующее определение инфраструктуры: «Под инфраструктурой будем понимать совокупность элементов (условий, объектов, видов деятельности, субъектов, процессов, форм, способов, инструментов, технологий и механизмов), обеспечивающих непрерывную взаимосвязь субъектов (хозяйствующих субъектов, рынков, отраслей) в рамках конкретной экономической системы для обеспечения структур общества, его пространственно-временных образований и отдельных членов в разрезе отраслей (связь (коммуникации), транспорт, дорожные системы, энергетика, коммунальные сети)» [5, с. 41]. Названный автор трактует инфраструктуру еще шире, относя к ней не только материальные объекты, но и «условия», «виды деятельности», «субъектов», «процессы», «формы», «способы», «инструменты», «технологии» и «механизмы». Несмотря на то, что предложенный категориальный ряд обладает рядом недостатков (разнопорядковостью понятий, отсутствие единого классификационного признака, многозначностью используемых терминов без соответствующих пояснений и т. д.), все же следует согласиться с В. Ю. Ивановым в той части, что инфраструктура призвана «обеспечить взаимосвязь субъектов (хозяйствующих субъектов, рынков, отраслей) в рамках конкретной экономической системы» [5, с. 41]. Такая взаимосвязь не может быть обеспечена исключительно материальными объектами и всегда требует соответствующих экономических институтов.

В рамках Международного форума «Критическая пятерка» инфраструктура трактуется широко и может принимать формы «систем, активов, объектов и сетей»². Иными словами, инфраструктура не ограничивается исключительно материальными и нематериальными объектами, но и представляет собой целые системы, то есть элементы и устойчивые связи между ними. В такой трактовке к инфраструктуре следует относить и устойчивые отношения между экономическими субъектами, возникающие по поводу определенной хозяйственной деятельности, например, сложившаяся система обеспечения электроэнергией в стране и управление ей.

Что касается экономической сущности инфраструктуры, то в литературе имеется большое разнообразие подходов, наиболее значимыми среди которых являются три: логистический, территориальный и системный.

¹ Ткаченко, А. А. Инфраструктура // Большая российская энциклопедия, 2004–2017. – URL: <https://old.bigenc.ru/economics/text/2016338> (дата обращения: 01.09.2025).

² Critical 5: Forging a Common Understanding for Critical Infrastructure, March 2014. 16 p. P. 2 // New Zealand Treasury. – URL: <https://treasury.govt.nz/sites/default/files/2017-12/crit5-narrative-v2.pdf>. (date of access: 01.09.2025).

Представители логистического подхода ограничивают инфраструктуру логистическими проектами, обеспечивающими перемещение товаров. Ю. К. Зайцев выделяет в качестве ключевого показателя инфраструктуры – показатель «связанности» («connectivity»), «характеризующий уровень участия стран в глобальных логистических сетях, их вовлеченность в глобальную инфраструктуру» [6, с. 24]. Как правило, в рамках логистического подхода к инфраструктуре относят дороги и каналы, порты, аэропорты, склады, транспортно-логистические центры, мосты и т. д. По мере распространения цифровизации к инфраструктуре стали относить также и информационные технологии.

В рамках данного подхода сформировалась и более широкая трактовка, в соответствии с которой инфраструктурные проекты охватывают не только поток товаров, но и потоки людей, данных и капитала¹. «Главное, что дает качественная и развития инфраструктура – увеличение скорости оборота товаров, капиталов, идей, информации, – утверждает Г. А. Гольц. – Ускоряется вовлечение новых рынков и новых масс населения, потребителей и производителей» [1, с. 19].

К заслугам представителей логистического подхода следует отнести подробное изучение влияния инфраструктуры на вовлечение страны в международную торговлю [7; 8], стимулирование экспорта [9] и усиление экономической интеграции [10]. Именно на уровне международных экономических отношений в рамках данного подхода изучается инфраструктура, что для данного исследования делает этот подход особенно важным. Вместе с тем, следует признать узость логистического подхода к трактовке инфраструктуры как с точки зрения формы объектов инфраструктуры (материалистический подход), так и их отраслевой принадлежности (транспортная и складская логистика).

Принципиально иной критерий отнесения экономической деятельности к инфраструктурной лежит в основе территориального подхода. По мнению А. А. Захаровой и И. А. Семиной, «к инфраструктурным проектам необходимо отнести такие проекты, которые должны обеспечить создание территориальных хозяйственных систем» [11, с. 192]. Такой же логики придерживается и Е. А. Малицкая, которая предлагает понимать под инфраструктурным проектом долгосрочный стратегический проект, определяющий «конкурентоспособность территории, ее устойчивое и сбалансированное развитие, предполагающий строительство (реконструкцию) или модернизацию объектов инфраструктуры в соответствии с потребностями промышленности, повышение качества оказываемых потребителям услуг, улучшение социально-экономической ситуации на территории» [12].

Территориальный подход сформировался под воздействием изучения положительного влияния инфраструктуры на развитие территории (региона, страны, международного региона). Важно подчеркнуть, что, согласно территориальному подходу, экономическая сущность инфраструктуры заключается в формировании необходимого каркаса – материально-общественного комплекса, обеспечивающего возможность полноценной хозяйственной деятельности на данной территории.

При этом в рамках территориального подхода встречается как материалистический, так и институциональный подход к трактовке формы объекта инфраструктуры. Согласно законодательству Российской Федерации, инфраструктура трактуется «как совокупность земельных участков с находящимися на них зданиями, сооружениями, включая объекты транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной, инновационной и иных инфраструктур, расположенных на территории опережающего социально-экономического развития, а также указанных объектов инфраструктур, расположенных вне такой территории, но обеспечивающих ее функционирование» [13, с. 59]. Однако в научных исследованиях сторонники территориального подхода в большинстве случаев к инфраструктуре относят все же не только материальные

¹ Глобальный альянс по связям с инфраструктурой (GICA). – URL: <https://www.linkedin.com/company/global-offset-and-countertrade-association> (дата обращения: 01.09.2025).

объекты, но также и разнообразные экономические институты, например, свободные экономические зоны, технопарки, систему законодательства и др. А. Л. Смирнов и И. И. Родионов пишут: «Важным видом инфраструктурных инвестиций являются инвестиции в финансовую инфраструктуру, в т. ч. в институты развития» [14, с. 67].

Основным недостатком территориального подхода является отсутствие четких критериев отнесения экономической деятельности к инфраструктурной, что приводит к тому, что практически любой вид деятельности может быть признан инфраструктурным исходя из его социально-экономического значения для региона. Например, к проектам в области экономической инфраструктуры были отнесены такие сферы промышленного производства, как производство химикатов, кокса, цемента, нефтепереработка [6, с. 25]. На наш взгляд, это спорно и требует более глубокого анализа. Отнесение различных отраслей промышленности (как и сельского хозяйства или сферы услуг) к инфраструктурным может быть частично оправдано, например, в тех случаях, когда речь идет о градообразующем производстве, которое по цепной реакции «запускает» и все остальные отрасли в данном регионе. Однако и это, на наш взгляд, не является достаточным основанием, поскольку такого рода явления (как, например, градообразующее производство) целесообразно рассматривать в качестве самостоятельного экономического феномена, а не отождествлять его с инфраструктурными проектами. При этом экономическую деятельность, связанную с формированием экономических условий для функционирования критически значимого для региона промышленного (сельскохозяйственного и др.) производства, следует отнести к инфраструктурной деятельности. Иными словами, инфраструктурный проект может быть направлен на строительство завода и обеспечение благоприятных условий его функционирования, но не включает в себя непосредственную хозяйственную деятельность по производству товаров.

Системный подход к трактовке экономической сущности инфраструктуры отличается неоднородностью. Несмотря на большое разнообразие мнений, его представителей объединяет попытка определить место и роль инфраструктуры в экономической системе общества. В самом общем смысле сторонники этого подхода рассматривают в качестве инфраструктуры все, что способствует социально-экономическому развитию страны (региона, территории).

Вернемся к определению инфраструктуры, предложенной Большой российской энциклопедией: «Инфраструктура (от лат. *infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение), совокупность специфич. форм, методов и процессов, а также сооружений, зданий, всевозможных коммуникаций, обеспечивающих общие условия и нормальное функционирование экономич., социальной, экологич. и др. областей жизнедеятельности общества, его воспроизводства и развития. <...> Обслуживающий характер инфраструктурных отраслей привел к перенесению самого термина "И." в экономику в кон. 1940-х гг. из воен. лексикона (сооружения вспомогательного, обслуживающего назначения)»¹. Исходя из приведенного определения, А. А. Ткаченко относит основной экономической функции инфраструктуры обслуживающую, то есть обеспечение «общих условий» и «нормального функционирования экономич., социальной, экологич. и др. областей жизнедеятельности общества, его воспроизводства и развития»². Такое широкое определение функции позволяет данному автору относить к инфраструктуре не только традиционные транспорт, связь, энергетику, водоснабжение, но и торговлю и кредитно-банковскую систему. Более того, автор оставляет перечень инфраструктурных отраслей открытым.

И. Ю. Мерзлов также предлагает очень широкое определение инфраструктуры: «Комплекс отраслей и хозяйствующих субъектов, обеспечивающих нормальное

¹ Ткаченко, А. А. Инфраструктура // Большая российская энциклопедия, 2004–2017. – URL: <https://old.bigenc.ru/economics/text/2016338> (дата обращения: 01.09.2025).

² Там же.

функционирование экономики в целом и жизнедеятельность людей в частности» [15, с. 42]. По мнению данного автора, важнейшей специфической чертой инфраструктуры является способность оказывать «непосредственное влияние на уровень конкурентоспособности экономики» [15, с. 43].

Всемирный банк предлагает следующие определения инфраструктуры:

– «инфраструктура определяет успех производственной и сельскохозяйственной деятельности. Инвестиции в водоснабжение, санитарию, энергетику, жилищное строительство и транспорт также улучшают жизнь и способствуют сокращению бедности. Новые информационно-коммуникационные технологии способствуют экономическому росту, совершенствуют систему здравоохранения и других услуг, расширяют доступ к образованию и поддерживают социально-культурный прогресс»¹;

– «...инфраструктура, которая поддерживает инклюзивный и устойчивый рост, расширяет рынки, создает рабочие места, способствует конкуренции и способствует более чистому будущему. Инфраструктура улучшает жизнь, предоставляя людям доступ к возможностям»².

Международная финансовая корпорация (IFC) декларирует: «IFC стремится улучшить жизнь людей и создать мир без нищеты на пригодной для жизни планете посредством устойчивой инфраструктуры. Мы уделяем особое внимание расширению доступа к чистой воде и санитарии; объединению сообществ; обеспечению доступной, надежной и устойчивой энергии для всех; развитию цифровых услуг; созданию равных возможностей трудоустройства; продвижению гендерного равенства; и содействию развитию экологичной и устойчивой инфраструктуры на развивающихся рынках»³. В данном случае цели инфраструктурных проектов расширены до «объединения сообществ», «создания равных возможностей трудоустройства»; «продвижения гендерного равенства», «содействия развитию экологичной».

На практике к инфраструктурным проектам названные международные организации относят:

– цифровую трансформацию, энергетику, добывающие отрасли, транспорт, финансирование устойчивой инфраструктуры, городское развитие, управление рисками стихийных бедствий, земельные ресурсы (Всемирный банк)⁴;

– экономическую инфраструктуру, водоснабжение и санитарию, транспорт и коммуникации, энергетическую инфраструктуру (Комитета содействия развитию ОЭСР) [6, с. 25];

– глобальную инфраструктуру; цифровую инфраструктуру; транспорт; энергетику; воду; города; металлургию и горнодобывающую промышленность; управление отходами и цикличность; устойчивую инфраструктуру (Международная финансовая корпорация)⁵.

Широкие определения понятия «инфраструктура», предложенные международными организациями, при гораздо более узком перечне проектов, которые они относят на практике к инфраструктурным, может быть объяснено административной необходимостью. Таким образом, они оставляют за собой право и административную возможность использовать предлагаемые им инструменты для развития инфраструктуры для проектов, которые, возможно, с научной точки зрения, не являются инфраструктурными, но соответствуют целям, преследуемым этими организациями. В связи

¹ Infrastructure // The World Bank Group. – URL: <https://data.worldbank.org/topic/infrastructure> (date of access: 01.09.2025).

² Ibid.

³ Infrastructure // International Finance Cooperation. The World Bank Group. – URL: <https://www.ifc.org/en/what-we-do/sector-expertise/infrastructure> (date of access: 01.09.2025).

⁴ Infrastructure // The World Bank Group. – URL: <https://data.worldbank.org/topic/infrastructure> (date of access: 01.09.2025).

⁵ Infrastructure // International Finance Cooperation. The World Bank Group. – URL: <https://www.ifc.org/en/what-we-do/sector-expertise/infrastructure> (date of access: 01.09.2025).

с этим приведенные определения имеют ограниченную научную ценность, хотя проигнорировать их было бы тоже неверным.

В рамках системного подхода широкое распространение получила определение инфраструктуры через «общественную услугу» [16, с. 2] или «общественное благо» [17, с. 378]. Развитая инфраструктура рассматривается сама по себе как общественное благо, необходимое всем экономическим субъектам и характеризующееся «неисключаемостью, несоперничеством, невозможность не потреблять» [18, с. 12]. «Особая природа общественных благ заключается в том, что их потребление может быть только совместным и равным: чем больше достается одному домохозяйству, тем больше, а не меньше достается любому другому», – описывает М. Г. Ивлева [18, с. 12]. К общественным благам представители классической политэкономии относили, например, «расходы на дороги, судоходные реки, водопроводы, мосты, порты и другие предметы, нужные для блага пользования всех» [19, с. 9], общественные работы «для содействия торговле любой страны, как хорошие дороги, мосты, судоходные каналы, гавани и т. п.» [20, с. 520]. Более поздние исследователи, как описывает М. Г. Ивлева, относят к общественным благам «коллективные нужды и неделимые общественные услуги внутреннее спокойствие и внешняя безопасность, охрана территории, правосудие, общественная гигиена и т. п.» (Ф. Нитти), «гражданская и военная безопасность, право и возможность пользоваться государственной собственностью и коммунальными предприятиями, как, например, дорогами, газовым освещением и т. п., и права на судебную защиту или бесплатное образование» (А. Маршалл) [18, с. 12]. На практике такие виды деятельности, как, например, медицина, образование или общественная безопасность, нередко относят к инфраструктурным, что обусловлено общественным характером инфраструктуры.

В рамках экономической теории именно государство является практически единственным субъектом, ответственным за создание общественных благ, в частности и экономической инфраструктуры. Тот факт, что инфраструктура является по сути общественным благом, объясняет и распространение естественной монополии в инфраструктурных отраслях. Как отмечают ученые, «развитие инфраструктуры всегда является капиталоемким процессом, требующим значительных объемов инвестиций», а «инвестиции в инфраструктуру характеризуются значительными сроками окупаемости, а в ряде случаев в силу бесплатности предоставляемых с их помощью услуг населению не могут окупиться по определению» [15, с. 43].

Системный подход позволил выделить еще одну важную отличительную черту инфраструктуры – стратегический характер. Исследование инфраструктуры в контексте национальной безопасности привело к появлению термина «критически важная инфраструктура». Международный форум «Критическая пятерка» (организаторами выступают Австралия, Канада, Новая Зеландия, Великобритания и США) предложил следующее определение: «критическая инфраструктура, также называемая национально значимой инфраструктурой, может быть в широком смысле определена как системы, активы, объекты и сети, которые предоставляют основные услуги и необходимы для национальной безопасности, экономической безопасности, процветания, а также здоровья и безопасности соответствующих стран»¹.

Исследование содержания понятия критической инфраструктуры ставит важный вопрос: вся ли инфраструктура обладает стратегическим характером? В пользу того, что это так, говорит международная практика: как было показано выше, часто к инфраструктуре относят различные виды промышленных производств, добычи полезных ископаемых и т. п. именно ввиду их стратегического характера, несмотря на то, что они не направлены напрямую на обеспечение перемещения капитала, товаров или услуг.

¹ Critical 5: Forging a Common Understanding for Critical Infrastructure, March 2014. 16 p. P. 2 // New Zealand Treasury. – URL: <https://treasury.govt.nz/sites/default/files/2017-12/crit5-narrative-v2.pdf>. (date of access: 01.09.2025).

С другой стороны, неправомерным представляется автоматическое отнесение всех стратегически важных отраслей к инфраструктурным (например, производство электронных компонентов, компьютерных комплектующих и т. д.). На наш взгляд, следует разделять стратегически значимые виды экономической деятельности и инфраструктурные. Критерием для определения первых выступает их роль в обеспечении экономической безопасности, критерием же для инфраструктуры – обеспечение потока товаров, услуг, капитала, финансов, людей. Однако исходя из экономических задач, большая часть инфраструктурных проектов являются стратегическими.

Выводы. С учетом проведенного анализа существующих точек зрения, в дальнейшем под инфраструктурой предлагается понимать материально-общественный комплекс, обеспечивающий воспроизводство общественных благ, необходимых для перемещения товаров, услуг, капитала, финансов, людей и формирования благоприятных условий для нормального функционирования экономической системы определенной территории.

Следовательно, под международным инфраструктурным проектом предлагается понимать экономическую деятельность на территории двух и более стран по созданию и развитию материально-общественного комплекса, обеспечивающего воспроизводство общественных благ, необходимых для перемещения товаров, услуг, капитала, финансов, людей и формирования благоприятных условий для нормального функционирования экономической системы определенной территории.

Отличительной особенностью международного инфраструктурного проекта является то, что он реализуется на территории двух и более стран. Следовательно, круг субъектов такого проекта очень широк: экономические интеграционные объединения (экономические союзы), международные организации, транснациональные корпорации, национальные экономики, хозяйствующие субъекты из разных стран.

Список использованных источников

1. Гольц, Г. А. Инфраструктура и общество: принципы стратегии опережающего развития России / Г. А. Гольц // Экономическая наука современной России. – 2000. – № 2. – С. 5–21.
2. Могилевкин, И. М. Глобальная инфраструктура: нарастающие риски / И. М. Могилевкин // Мировая экономика и международные отношения. – 2016. – Т. 60, № 7. – С. 77–85.
3. Попов, М. С. Понятие инфраструктурных проектов и специфика их правовой природы / М. С. Попов // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2015. – № 6. – С. 50–60.
4. Швецов, А. Н. «Точки роста» или «черные дыры»? (К вопросу об эффективности применения «зональных» инструментов госстимулирования экономической динамики территорий) / А. Н. Швецов // Российский экономический журнал. – 2016. – № 3. – С. 40–61.
5. Иванов, В. Ю. Инфраструктурные проекты и инфраструктурные мегапроекты как целевые вложения в инфраструктуру: общее и различное / В. Ю. Иванов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10, № 12А. – С. 40–49. <https://doi.org/10.34670/AR.2020.88.53.052>
6. Зайцев, Ю. К. Международная помощь развитию крупных инфраструктурных проектов в странах Центральной Азии / Ю. К. Зайцев // Экономическое развитие России. – 2022. – Т. 29, № 10. – С. 24–34.
7. Ahmad, B. A. The impact of infrastructure on trade in Malaysia / B. A. Ahmad, N. Jaini, B. Z. Zamzami // Journal of Entrepreneurship and Business. – 2015. – № 3 (2). – P. 42–49. <https://doi.org/10.17687/jeb.0302.04>

8. Disentangling the impact of infrastructure on trade using a new index of infrastructure / J. Donaubauer, A. Glas, B. Meyer, P. Nunnenkamp // Review of World Economics. – 2018. – № 154. – P. 745–784. <https://doi.org/10.1007/s10290-018-0322-8>
9. Faheem, U. R. Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index / U. R. Faheem, A. A. Noman, D. Yibing // Journal of Economic Structures. – 2020. – № 9 (10). – 23 p. <https://doi.org/10.1186/s40008-020-0183-x>
10. Brooks, D. H. Connecting Asia: infrastructure for integrating South and Southeast Asia / D. H. Brooks. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2016. – 395 p. <https://doi.org/10.1111/apel.12156>
11. Захарова, А. А. Инфраструктурный проект: теоретический аспект исследования / А. А. Захарова, И. А. Семина // Тенденции развития науки и образования. – 2023. – № 100-4. – С. 191–194. <https://doi.org/10.18411/trnio-08-2023-212>
12. Малицкая, Е. А. Понятие инфраструктурного проекта и управление его жизненным циклом / Е. А. Малицкая // Вопросы современной экономики. – 2014. – № 3 (7). – С. 3.
13. Смирнов, М. А. Территории опережающего развития: высокие риски и необходимость активной отраслевой государственной политики / М. А. Смирнов // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2015. – № 16 (250). – С. 58–68.
14. Смирнов, А. Л. Инфраструктурные инвестиции в интересах бизнеса – магистральный путь поддержки роста экономики / А. Л. Смирнов, И. И. Родионов // Вестник владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. Серия: Экономические науки. – 2021. – № 3 (29). – С. 65–73.
15. Мерзлов, И. Ю. Национальная инфраструктура: сущность и управление ее развитием / И. Ю. Мерзлов // Экономический анализ: теория и практика. – 2013. – № 22 (325). – С. 42–47.
16. Делмон, Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре / Дж. Делмон. – М., 2010. – 261 с.
17. Samuelson, P. A. The Pure Theory of Public Expenditure / P. A. Samuelson // Review of Economics and Statistics. – 1954. – Vol. 36 (4). – P. 387–389.
18. Ивлева, М. Г. Эволюция теоретических концепций общественных благ и их воспроизводства / М. Г. Ивлева // Вестник ВГУ. Серия: Экономика и управление. – 2016. – №1. – С. 10–15.
19. Петти, В. Трактат о налогах и сборах / В. Петти // Шедевры мировой экономической мысли : в 2 т. – Петрозаводск : Петроком, 1993. – Т. 2. – 156 с.
20. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М. : Соцэкгиз, 1962. – 684 с.

Статья поступила в редакцию 1 сентября 2025 года

THEORETICAL APPROACHES TO THE INTERPRETATION OF INTERNATIONAL INFRASTRUCTURE PROJECTS

Zhang Bo

PhD student of the Department “Economics and Law”
Belarusian National Technical University
Minsk, Republic of Belarus

Based on an analysis of literary sources, it has been established that there is still no generally accepted definition containing clear criteria for classifying a particular type of activity as infrastructure, and consequently, as infrastructure projects. Several main approaches to interpreting infrastructure have been identified, each of which reveals certain specific features of the phenomenon under study. Regarding the form of infrastructure, two

opposing approaches have developed – materialistic and institutional; regarding the interpretation of the economic essence of infrastructure – logistical, territorial, and systemic. Taking into account all the achievements and shortcomings of the analyzed points of view, the authors have developed definitions of the concepts of “infrastructure” and “international infrastructure project”. The latter is proposed to be understood as economic activity within the territory of two or more countries aimed at the creation and development of a material and social complex that ensures the reproduction of public goods necessary for the movement of goods, services, capital, finance, people and the formation of favorable conditions for the normal functioning of the economic system of a particular territory.

Keywords: infrastructure, international infrastructure project, economic system, international economy.

References

1. Gol'c, G. A. (2000) Infrastructure and Society: Principles of Russia's Advanced Development Strategy. *Jekonomicheskaja nauka sovremennoj Rossii*. (2), 5-21. (in Russian).
2. Mogilevkin, I. M. (2016) Global Infrastructure: Growing Risks. *Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija*. 60 (7), 77-85. (in Russian).
3. Popov, M. S. (2015) The concept of infrastructure projects and the specifics of their legal nature. *Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossijskoj akademii nauk*. (6), 50-60. (in Russian).
4. Shvecov, A. N. (2016) “Growth Points” or “Black Holes”? (On the Effectiveness of Zonal Government Instruments for Stimulating Regional Economic Dynamics). *Rossijskij jekonomicheskij zhurnal*. (3), 40-61. (in Russian).
5. Ivanov, V. Ju. (2020) Infrastructure projects and infrastructure megaprojects as targeted investments in infrastructure: common and different. *Jekonomika: vchera, segodnja, zavtra*. 10 (12A), 40-49. Available from: <https://doi.org/10.34670/AR.2020.88.53.052> (in Russian).
6. Zajcev, Ju. K. (2022) International assistance for the development of large infrastructure projects in Central Asian countries. *Jekonomicheskoe razvitie Rossii*. 29 (10), 24-34. (in Russian).
7. Ahmad, B. A., Jaini, N., Zamzamid, B. Z. (2015) The impact of infrastructure on trade in Malaysia. *Journal of Entrepreneurship and Business*. 3 (2), 42-49. Available from: <https://doi.org/10.17687/jeb.0302.04>
8. Donaubaue, J. [et al.] (2018) Disentangling the impact of infrastructure on trade using a new index of infrastructure. *Review of World Economics*. (154). 745-784. Available from: <https://doi.org/10.1007/s10290-018-0322-8>
9. Faheem, U. R., Noman, A. A., Ding, Y. (2020) Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index. *Journal of Economic Structures*. 9 (10), 23. Available from: <https://doi.org/10.1186/s40008-020-0183-x>
10. Brooks, D. H. (2016) *Connecting Asia: infrastructure for integrating South and Southeast Asia*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham. Available from: <https://doi.org/10.1111/apel.12156>
11. Zaharova, A. A., Semina, I. A. (2023) Infrastructure project: theoretical aspect of the research. *Tendencii razvitija nauki i obrazovanija*. (100-4), 191-194. Available from: <https://doi.org/10.18411/trnio-08-2023-212> (in Russian).
12. Malitskaya, E. A. (2014) The concept of an infrastructure project and its lifecycle management. *Voprosy sovremennoi ekonomiki*. 3 (7), 3. (in Russian).
13. Smirnov, M. A. (2015) Advanced development areas: high risks and the need for active sectoral government policy. *Finansovaja analitika: problemy i reshenija*. 16 (250), 58-68. (in Russian).

14. Smirnov, A. L., Rodionov, I. I. (2021) Infrastructure investment in the interests of business is the main path to supporting economic growth. *Vestnik vladimirskogo gosudarstvennogo universiteta imeni Aleksandra Grigor'evicha i Nikolaja Grigor'evicha Stoletovyh. Serija: Jekonomicheskie nauki.* 3 (29), 65-73. (in Russian).
15. Merzlov, I. Ju. (2013) National infrastructure: essence and management of its development. *Jekonomicheskij analiz: teorija i praktika.* 22 (325), 42-47. (in Russian).
16. Delmon, J. (2010). *Public-private partnership in infrastructure.* Moscow. (in Russian).
17. Samuelson P. A. (1954) The Pure Theory of Public Expenditure. *Review of Economics and Statistics.* 36 (4), 387-389.
18. Ivleva, M. G. (2016) The evolution of theoretical concepts of public goods and their reproduction. *Vestnik VGU. Serija: Jekonomika i upravlenie.* (1), 10-15. (in Russian).
19. Petty, W. A (1993) *Treatise of Taxes and Contributions.* Shedevry mirovoj jekonomicheskoy mysli. Petrozavodsk, Petrokom. (in Russian).
20. Smith, A. (1962) *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations.* Moscow : Socjkgiz. (in Russian).