

ВОПРОСЫ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ

© 2024

УДК: 33.

Егор Абрамов

аспирант, МГИМО МИД России, преподаватель кафедры международных финансов
(г. Москва, Российская Федерация)
(e-mail: abramov.e.i@my.mgimo.ru)

ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ: ОБЗОР ПРОБЛЕМ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕМАТИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ

Целью статьи является выявление актуальных проблемных и тематических областей финансирования инфраструктурных проектов на современном этапе. Для этого проводится систематизация подходов одновременно на основе тематического анализа и обзора российских и международных источников. Обнаружена методологическая множественность определения основных категорий. Индуктивно выявленные тематические направления исследований охватывают: общие тенденции развития видов экономической инфраструктуры, микроанализ создания конкретных инфраструктурных объектов и местной потребности в развитии инфраструктуры, локальное экономическое влияние отдельных видов инфраструктуры, межотраслевые эффекты развития инфраструктуры, интеграционные аспекты создания объектов инфраструктуры, инфраструктуру в контексте устойчивого развития, особенности инструментов и форм финансирования инфраструктурных проектов, объекты инфраструктуры как отдельный класс инвестиционных активов.

Ключевые слова: финансирование, инфраструктура, проектное финансирование, развитие инфраструктуры, финансирование инфраструктурных проектов, инвестиции, обзор предметного поля.

DOI: 10.31857/S0207367624040053

Введение. Изучение финансирования развития инфраструктуры, которое в предстоящие десятилетия может стать одной из движущих сил модернизации экономик развитых стран, а также одним из ключевых факторов ускорения роста экономик развивающихся стран и стран с формирующимися рынками, является актуальным направлением экономических исследований. В данной статье проводится анализ подходов к определению инфраструктуры и обзор основных тематических направлений исследований в сфере финансирования инфраструктурных проектов.

Методика отбора источников и научной литературы. В анализе использован подход, основанный на методологии построения библиографического обзора предметного поля (Arksey & O'Malley, 2005) [8] и одновременно – на методологии тематического анализа (Tranfield, 2003) [52].

Обзор включает основные российские и международные источники и является, таким образом, универсальным.

На основе анализа источников были индуктивно выделены тематические направления, которые позволяют рассматривать предметное поле с применением актуальной научной базы смежных областей науки.

Обзор литературы в международной базе данных Scopus проводился с использованием ключевых слов. Осуществлялся поиск статей в ведущих

периодических изданиях, а также материалов в неперіодических изданиях по ключевым словам: *infrastructure development, impact of infrastructure, transport infrastructure, infrastructure financing, infrastructure investment, regional economic impact*. Применялись инструментальные поисковые термины и синтаксис поискового запроса. Период охвата поиска учитывал материалы до 2022 г. включительно и не ограничивался датой начала в случае небольшого количества источников. Если количество актуальных источников было достаточным, период поиска мог ограничиваться датой его начала (например, указывался 2016 г.) для ограничения поисковой выборки новейшими источниками. На данном этапе исследования поиск ориентировался на источники на русском и английском языках.

Кроме этого, поиск также производился по спискам литературы найденных источников.

Анализ источников и научной литературы. В данном разделе в первую очередь будет изложен анализ подходов к определению инфраструктуры, а затем речь пойдет о тематических направлениях, актуальных с точки зрения проблематики исследования.

Подходы к определению инфраструктуры в современной экономической литературе. Для установления понятийного аппарата исследуемого предметного поля рассмотрим современные подходы к определению понятия «инфраструктура», обращаясь как к российским, так и к иностранным источникам. Российский экономист, философ транспорта Г.А. Гольц определял инфраструктуру как «весь комплекс устройств, систем, сооружений, обеспечивающих воспроизводственные процессы в хозяйственной, социальной, культурной, экологической, демографической, управленческой, политической сферах деятельности общества» [2. С. 6]. Таким образом, инфраструктура рассматривалась им как «вполне осязаемый материальный фундамент, благодаря которому возможно функционирование и развитие всех подсистем хозяйства и социума» [2. С. 6].

Объекты инфраструктуры представляют собой необходимые артерии для совершения всех мыслимых экономических транзакций. Качественно развитая инфраструктура увеличивает «скорость оборота товаров, капиталов, идей и информации» [2. С. 19]. В целом, в ходе своего развития инфраструктура не только стимулирует, но и инициирует развитие всей экономической системы. С созданием инфраструктуры связаны промышленные заказы на капитальное строительство, оборудование и подвижной состав, а в сельскохозяйственном секторе объекты инфраструктуры дополнительно соединяют места производства и рынки сбыта. Кроме этого, инфраструктура является потенциальным катализатором сглаживания глубоких социально-культурных региональных различий.

При исследовании влияния транспортной инфраструктуры Г.А. Гольц предлагает обратить внимание как на локальные показатели (зависимость транспортного потока от скорости, стоимости, надежности доставки), так и на макроэкономические (зависимость темпов социально-экономического развития от суммарной скорости доставки грузов и пассажиров). Интересно, что в работе, посвященной методике восстановления исторических данных о динамике валового внутреннего продукта, важнейшим косвенным фактором выделяется анализ данных о всех видах перевозок [1], что дополнительно свидетельствует об основообразующей роли инфраструктуры (в т.ч. транспортной) в экономической системе.

Важно отметить, что в праве России на сегодняшний день не содержится законодательного определения «инфраструктуры» или «инфраструктурного проекта». М. Попов [4] обнаруживает, что регулирование отношений по поводу инфраструктурных проектов в российском законодательстве проводится на основе узкоцелевого подхода: на уровне отдельной территории или на уровне конкретного проекта. Таким образом, отмечается отсутствие «общего системного подхода к определению инфраструктурного проекта и инфраструктуры как таковой» [4].

При этом определение этих двух понятий содержится в законодательной инициативе ФСФР России 2009 г. – в законопроекте «Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций». Для определения «инфраструктуры» приводится закрытый перечень объектов инфраструктуры, составленный по отраслевому критерию. Характеристиками «инфраструктурного проекта» являются действия относительно объекта (комплекса) инфраструктуры на основании проектного соглашения [5].

В наиболее современных зарубежных экономических исследованиях подходы к определению инфраструктуры различаются по степени охвата категорий физических объектов в зависимости от исследуемого предмета. Одно из актуальных определений инфраструктуры, точно и полно отражающее ее сущность и учитывающее направления национальной экономической политики, можно найти в статье «Measuring Infrastructure in BEA's National Economic Accounts» [14]. Перед авторами стояла задача наиболее объективного рассмотрения инфраструктуры с помощью статистических данных Системы национальных счетов, в результате чего определение инфраструктуры производится через объединение трех широких категорий активов:

- базовая (здания, сооружения и оборудование в отраслях энергетики, транспорта, водоснабжения, водоотведения, обращения с отходами, гидротехники);
- социальная (социальные объекты: правоохранительные учреждения, учреждения образования, больницы);
- цифровая (активы, обеспечивающие хранение и передачу информации посредством централизованной коммуникационной системы).

Относительно цифровой инфраструктуры признается сохраняющаяся неоднозначность отнесения активов к данной категории инфраструктуры: прежде всего ввиду недостаточной детализации официальной статистической информации. Тем не менее авторы однозначно относят к ней активы предприятий в отраслях телерадиовещания, телекоммуникаций, обработки данных, информационных услуг, интернет-издательств. К данным активам относится телекоммуникационное и компьютерное оборудование, а также программное обеспечение данного круга предприятий.

Помимо физической инфраструктуры, отмечается справедливость выделения нематериальной (неосязаемой) общественной инфраструктуры, к которой причисляют программное обеспечение с открытым исходным кодом (open-source software) или метеорологические данные [50].

Таким образом, инфраструктура рассматривается в контексте экономической категории общественных благ. П. Самуэльсон и Р. Масгрейв предприняли [40, С. 387] разделение экономических благ по двум критериям.

Во-первых, по критерию конкурентности (*rivalry*): на «конкурентные» и «неконкурентные» (*rivalrous – non-rivalrous*). К конкурентным относятся блага в том случае, если в результате индивидуального потребления данного блага одним лицом сокращается способность потребления данного блага другими лицами. И наоборот, к неконкурентным относятся блага, потребление которых одним лицом не отражается на способности к его потреблению другими лицами. Примером конкурентного блага является любой продукт питания, а неконкурентного – некое произведение традиционного искусства.

Во-вторых, было предпринято разделение по критерию исключаемости (*excludability*): на «исключаемые» и «неисключаемые» (*excludable – non-excludable*). Исключаемость проявляется в возможности ограничения круга лиц, имеющих доступ к потреблению данного блага. Неисключаемые же блага характеризуются неправомерностью, нецелесообразностью или прочей невозможностью подобного исключения из доступа. Так, исключаемым благом является земля как экономический ресурс, а неисключаемым – устроенный во дворе сад, который приносит эстетическую полезность не только его владельцам, но и имеющим к нему доступ прохожим.

Сочетание данных критериев конкурентности и исключаемости позволяет разбить экономические блага на 4 группы (табл. 1).

Рассмотрение инфраструктуры с социальной и этнографической точек зрения позволяет увидеть инфраструктуру как силу, определяющую социальные взаимодействия: какие точки пространства должны быть соединены, а какие – не должны; представители каких социальных групп, а также какие материальные ценности могут свободно перемещаться, а какие должны оставаться на месте; на уровне городов – кто может и должен быть включен в городскую жизнь, а кто из нее исключается [44]. Инфраструктура – один из главных векторов организации общества государством [47], которое обладает «инфраструктурной силой», используемой для регулирования направлений развития гражданского общества [35]. В связи с этим выделяется термин *infrastructural violence* – «инфраструктурное насилие (инфраструктурная жестокость)», проявляющееся в двух видах: активном и пассивном. Активное инфраструктурное насилие связано с умышленными, активными действиями создания инфраструктуры, сопровождающейся негативными, дискриминирующими последствиями для отдельных групп. Пассивная форма данного понятия, наоборот, связана с непредумышленными пагубными последствиями, вытекающими из ограничений и недочетов инфраструктуры [44].

Таблица 1

Классификация экономических благ по критериям конкурентности и исключаемости

Конкурентность	Исключаемое	Неисключаемое
Конкурентное	Частное благо	Общедоступный природный ресурс
Неконкурентное	Общественное благо ограниченного доступа	Чистое общественное благо

Источник: составлено автором.

Продолжение этнографически-социального рассмотрения инфраструктуры приводит к тому, что в научном дискурсе сегодня также появляется новый, непривычный для современной западной культуры взгляд, в соответствии с которым в качестве объекта инфраструктуры начинает рассматриваться сам человек. По отношению к местным агломерациям рассматривается инфраструктура человеческих взаимоотношений [49]: личных и деловых — как сеть невидимых связей, заложенная в само слово «инфраструктура». Выстраивание такой сети для каждого индивида сравнивается с построением инфраструктуры, в котором участвует «фатический труд» [25] семиотического блага речевых коммуникаций. Наконец, в качестве инфраструктуры рассматривается само человеческое тело [53], когда человек выполняет физический труд, обеспечивает социальный уход, осуществляет необходимые, но порой невидимые общественно полезные действия, позволяющие людям в отдельности и обществу в целом продолжать жизнь и деятельность.

Тематические направления экономических исследований в сфере финансирования объектов инфраструктуры. Рассмотренные выше подходы к определению понятия инфраструктуры в современном научном дискурсе позволяют перейти к выявлению актуальных тематических вопросов исследуемого предметного поля. На основе анализа источников были индуктивно выделены тематические направления, которые позволяют рассматривать предметное поле с применением актуальной научной базы, в том числе смежных областей науки.

Проблема финансирования инфраструктурных проектов в международных экономических отношениях связана в том числе с такими вопросами, как роль развития инфраструктуры в экономической системе, особенности инвестирования в инфраструктурные проекты, вопросы международной экономической экспансии. Современные исследования можно отнести к нескольким основным направлениям. Анализ источников позволяет выделить такие основные вопросы, как:

- общие тенденции развития видов экономической инфраструктуры;
- микроанализ создания конкретных инфраструктурных объектов и местной потребности в развитии инфраструктуры;
- локальное экономическое влияние отдельных видов инфраструктуры;
- межотраслевые эффекты развития инфраструктуры;
- интеграционные аспекты создания объектов инфраструктуры;
- инфраструктура в контексте устойчивого развития;
- особенности инструментов и форм финансирования инфраструктурных проектов;
- объекты инфраструктуры как отдельный класс инвестиционных активов.

Влияние инфраструктуры на экономические показатели сегодня чаще всего оценивается в количественном выражении. Современные подходы к измерению влияния развития инфраструктуры на экономический рост рассматриваются с помощью количественных методов, в первую очередь эконометрических и индексных, на основе страновых данных в статьях российских ученых В. Бабурина, С. Земцова, В. Кидяевой [11], а также зарубежных исследователей А. Банерджи и др. [12], С. Барнса и др. [13], Д. Бивенса [16, 17], Д. Донаубауэра и др. [23], Й. Зергаву и др. [57], Э. Мариньо и др. [36], Й. Мохманда и др. [39], Ф. Ремана и А. Номана и др. [42, 43], К. Тсаураи и А. Ндоу [54], З. Чена и др. [19–21],

Й. Чина [41] и др. Анализ источников по теме показал наличие неоднородных результатов исследований, отражающих различную динамику в зависимости от региона, исследуемого периода (краткосрочного или долгосрочного), применяемой эконометрической модели. Однако можно утверждать о наличии положительного влияния развития инфраструктуры, измеряемого с помощью агрегированных показателей и индексов, на объем экспорта, торговый баланс, темп экономического роста. Важно заметить, что за развитием инфраструктуры стоят такие продуктивные изменения, как инвестиции внутри страны, повышение качества институтов, повышение производительности труда, повышение мобильности факторов производства, совместно приводящие к росту ВВП на душу населения. Отметим, что сегодня проблема роли инфраструктурного развития в национальной экономике рассматривается учеными главным образом относительно развивающихся стран.

Вопрос влияния инфраструктурного развития на социально-экономическое развитие [9, 10] поднимается в работах российских ученых А. Аганбегяна, Е. Ясина, С. Глазьева, а также зарубежных ученых Э. Аткинсона, Д. Ашауэра, Р. Барро, П. Кругмана, Д. Стиглица. Работы этих авторов содержат теоретические основы анализа роли инфраструктуры в национальной экономической системе. Создание и поддержание объектов инфраструктуры рассматривается в их работах сквозь призму государственных финансов как часть экономической политики для достижения общественного благосостояния. Упомянутым вопросам уделяется внимание в докладах международных организаций: Организации экономического сотрудничества и развития, форума Группы двадцати, Международного валютного фонда, Всемирного банка.

Вопросы современной международной финансово-экономической экспансии затрагиваются в докладах ИМЭМО РАН, статьях С. Вахбы [55], Д. Рассела и Б. Бергера [45], Т. Хенкеля и В. Маккиббина [28], П. Ли и др. [34], А. Чацки и Д. Макбрайда [38], М. Данфорда [24] и др. В данных исследованиях государственная политика в области развития инфраструктуры воспринимается как часть не только внутренней политики, но и внешней. «Экспорт инфраструктуры» является проявлением международной экономической экспансии и имеет не только сугубо экономические, но и внешнеполитические мотивы оказания влияния на мировой арене [55].

Так, повышенный интерес продолжает наблюдаться к публикациям, связанным с крупными азиатскими инфраструктурными проектами, в частности имеющими восточноазиатское происхождение, среди которых выделяются проекты Шелкового пути. Об этом свидетельствуют их высокие наукометрические показатели в базе данных Scopus¹, в которой поисковая выдача связанных материалов имеет место при поиске по всем упомянутым направлениям и ключевым словам.

¹ Так, статья автора Huang Y. (2016) [29] «Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment» имеет 410 цитирований в системе (по состоянию на 31.05.2022 г.); Yu H. (2017) [56] «Motivation behind China's 'one belt, one road' initiatives and establishment of the Asian infrastructure investment bank» – 240; Chen Z. & Haynes K.E. (2017) [20] «Impact of high-speed rail on regional economic disparity in China» – 141; Tracy E.F. et al. (2017) [51] «China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt» – 129.

В контексте внешнеэкономической и внешнеполитической экспансии данные проекты попадают под пристальное внимание со стороны западных исследователей, в том числе в вопросе существования потенциала двойного назначения данных объектов инфраструктуры [45].

Проблемы и особенности финансирования инфраструктурных проектов и вопросы инвестирования в них рассматривают, среди прочих, А. Ансар и др. [7], Р. Крещенци и др. [22], Р. Шарма и др. [48], Р. Кханна и К. Шарма [32] и др. Большая часть исследований посвящена особенностям развития института государственно-частного партнерства (В. Маллетт, Д. Вассало, К. Куэйроз, Р. Тионг, Р. Кирк, С. Пруст и др.).

В прикладных финансовых исследованиях можно обнаружить сомнение в безусловном оптимизме по поводу экономического влияния создания объектов инфраструктуры. Так, на примере Китая коллектив А. Ансара и др. [7] отмечают, что инвестиции в инфраструктуру не могут считаться однозначным «драйвером» экономического роста, а также не всегда сопровождаются положительной доходностью с учетом степени риска. В случае долгового финансирования чрезмерное финансирование неэффективных проектов приводит к накоплению долговой нагрузки, увеличению денежной массы, что снижает устойчивость экономической системы и создает нестабильность на финансовых рынках.

Кроме этого, фактором неоднозначности результатов инвестирования в развитие инфраструктуры считается также развитость институциональной среды, качество институтов и государственного регулирования [22, 32].

Вопрос об отнесении инвестиций в объекты инфраструктуры к отдельному классу активов поднимается ввиду характерных особенностей, свойственных данным инвестициям. В частности, речь идет, во-первых, о наличии уникальных встроенных рисков и особенностях регулирования данной отрасли. Во-вторых, существует представление о сравнительной стабильности доходности инвестиций в объекты инфраструктуры в контексте диверсификации инвестиционного портфеля. В-третьих, предметом исследований также является гипотеза об антиинфляционных свойствах инвестиций в инфраструктурные активы, что также влияет на принятие инвестиционных решений.

Так, делается попытка сформировать обособленный раздел, являющийся частью некой нечеткой классификации классов активов, основанной не на стандартном объективном критерии финансового инструмента, а на компиляции разнородных характеристик.

Однако несмотря на явную нестрогость логики, свойственную данной инициативе выделения нового класса активов, мнения по данному вопросу не являются однозначными. Тем не менее наблюдается аргументированное противостояние выделению объектов инфраструктуры в отдельный класс инвестиционных активов [15, 18, 26, 30].

Так, преобладает точка зрения, согласно которой ценные бумаги инфраструктурных проектов (акции или облигации) следует рассматривать наряду с остальными ценными бумагами, предпринимая выделение инфраструктурной категории по критерию отраслевой группы. Безусловно, в зависимости от конфигурации проекта и схемы финансирования инвестиции в инфраструк-

турные проекты могут сопровождаться как постоянной, так и переменной доходностью.

Отмечается, что большая часть публикаций, посвященных вопросу выделения объектов инфраструктуры в отдельный класс инвестиционных активов в качестве предмета исследования, ориентированы не на географически ограниченный регион или страну, но на все страны мира [27]. А публикации, посвященные какому-либо отдельному региону или стране, ориентируются в равной степени на Европу, США и Австралию, а также на группу стран с развивающимися рынками.

Финансовые исследования в сфере финансирования объектов инфраструктуры могут быть и далее разделены на группы, в зависимости от предметного фокуса и от призмы участвующей стороны, которую применяет исследователь. Например, могут быть выделены группы исследований, объединенных вокруг таких вопросов, как функционирование национальных рынков капитала, доходность инвестиций в инфраструктурные проекты, регулирование рынка, проблема столкновения интересов участвующих сторон и влияние их решений для общества [27].

Заключение. В статье представлены результаты обзора российских и зарубежных источников по теме. Выявлено отсутствие единого подхода к определению базовых понятий и многообразие методологических подходов к анализу проблем финансирования инфраструктуры.

На основе анализа источников были выявлены тематические направления, которые позволяют рассматривать предметное поле финансирования инфраструктурных проектов. Среди них: общие тенденции развития видов экономической инфраструктуры, микроанализ создания конкретных инфраструктурных объектов и местной потребности в развитии инфраструктуры, локальное экономическое влияние отдельных видов инфраструктуры, межотраслевые эффекты развития инфраструктуры, интеграционные аспекты создания объектов инфраструктуры, инфраструктура в контексте устойчивого развития, особенности инструментов и форм финансирования инфраструктурных проектов, объекты инфраструктуры как отдельный класс инвестиционных активов.

Однако не найдено достаточного количества актуальных межрегиональных исследований в данной области, которые могут сформировать всесторонний теоретический каркас в области развития инфраструктуры.

Литература

1. Гольц Г.А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография // Проблемы прогнозирования. 2004. № 2. С. 25–36.
2. Гольц Г.А. Инфраструктура и общество: принципы стратегии опережающего развития России // Экономическая наука современной России. 2000. № 2. С. 5–21.
3. Кокурин Д.И., Назарин К.Н. Влияние логистической инфраструктуры на состояние экономики: региональный аспект // Логистика и управление цепями поставок. 2011. № 4 (45). С. 57–67.
4. Попов М.С. Понятие инфраструктурных проектов и понятие их правовой природы // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2015. № 6/2015. С. 50–60.
5. ФСФР. Проект Федерального закона «Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций». 2009. URL: <https://nsplaw.com/ru/r/press-centr/novosti-i-sobytiya/fsfr-rossii-proekt-federalnogo-zakona-ob-osoben->

- nostyah-investiro *Andueza L. et al.* The body as infrastructure // *Environment and Planning E: Nature and Space*. 2021. V. 4. № 3. P. 799–817.
6. *Ansar A. et al.* Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China // *Oxford Review of Economic Policy*. 2016. V. 32. № 3. P. 360–390.
7. *Arksey H., O'Malley L.* Scoping studies: towards a methodological framework // *International Journal of Social Research Methodology*. 2005. V. 8. № 1. P. 19–32.
8. *Aschauer D.A.* Does public capital crowd out private capital? // *Journal of Monetary Economics*. 1989. V. 24. № 2. P. 171–188.
9. *Aschauer D.A.* Is public expenditure productive? // *Journal of Monetary Economics*. 1989. V. 23. № 2. P. 177–200.
10. *Baburin V.L., Zemtcov S.P., & Kidyaeva V.M.* Methodology of evaluating the potential of the economic-geographical position of Russia's towns // *Vestnik Moskovskogo Universiteta. Seriya 5: Geografiya*. 2016. January (1). P. 39–45.
11. *Banerjee A., Duflo E., Qian N.* On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China // *Journal of Development Economics*. 2020. V. 145. P. 102442.
12. *Barns S. et al.* Digital Infrastructures and Urban Governance // *Urban Policy and Research*. 2017. V. 35. № 1. P. 20–31.
13. *Bennett J. et al.* Measuring Infrastructure in BEA's National Economic Accounts. Cambridge. Mass: National Bureau of Economic Research. 2020.
14. *Bianchi R.J. et al.* Long-term U.S. infrastructure returns and portfolio selection // *Journal of Banking & Finance*. 2014. V. 42. P. 314–325.
15. *Bivens J.* The potential macroeconomic benefits from increasing infrastructure investment // *Economic Policy Institute* 2017. Report. URL: <https://www.epi.org/publication/the-potential-macroeconomic-benefits-from-increasing-infrastructure-investment> *Bivens J.* The Short- and Long-Term Impact of Infrastructure Investments on Employment and Economic Activity in the U.S. Economy // *Economic Policy Institute*. 2014. Briefing Paper #374. URL: <https://www.epi.org/publication/impact-of-infrastructure-investments/> *Blanc-Brude F., Whittaker T., Wilde S.* Searching for a listed infrastructure asset class using mean–variance spanning // *Financ Mark Portf Manag*. 2017. V. 31. № 2. P. 137–179.
16. *Chen Z.* Measuring the regional economic impacts of high-speed rail using a dynamic SCGE model: the case of China // *European Planning Studies*. 2019. V. 27. № 3. P. 483–512.
17. *Chen Z., Haynes K.E.* Impact of high-speed rail on regional economic disparity in China // *Journal of Transport Geography*. 2017. V. 65. P. 80–91.
18. *Chen Z., Li X.* Economic impact of transportation infrastructure investment under the Belt and Road Initiative // *Asia Eur J*. 2021. V. 19. № S1. P. 131–159.
19. *Crescenzi R., Di Cataldo M., Rodríguez-Pose A.* Government quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions: infrastructure and government quality // *Journal of Regional Science*. 2016. V. 56. № 4. P. 555–582.
20. *Donaubauer J. et al.* Disentangling the impact of infrastructure on trade using a new index of infrastructure // *Rev World Econ*. 2018. V. 154. № 4. P. 745–784.
21. *Dunford M.* China's Belt and Road Initiative and its Implications for Global Development // *Acta via Serica*. 2021. V. 6. № 1. June 2021. P. 91–118.
22. *Elyachar J.* Phatic labor, infrastructure, and the question of empowerment in Cairo: Phatic labor // *American Ethnologist*. 2010. V. 37. № 3. P. 452–464.
23. *Gharaibeh O.K.* Optimal portfolio selection based on Jordanian infrastructure sub-index returns // *International Journal of Scientific & Technology Research*. 2019. V. 8. № 12. P. 2560–2566.
24. *Gupta S., Sharma A.K.* Evolution of infrastructure as an asset class: a systematic literature review and thematic analysis // *J Asset Manag*. 2022. V. 23. № 3. P. 173–200.
25. *Henckel T., McKibbin W.J.* The economics of infrastructure in a globalized world: Issues, lessons and future challenges // *J Infrastruct Policy Dev*. 2017. V. 1. № 2. P. 254.
26. *Huang Y.* Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment // *China Economic Review*. 2016. V. 40. P. 314–321.
27. *Inderst G.* Infrastructure as an asset class // *EIB Papers*. 2021. V. 15. № 1. P. 70–104.

28. Infrastructure and Economic Growth in Asia / ed. Cockburn J. et al. Cham: Springer International Publishing. 2013.
29. *Khanna R., Sharma C.* Do infrastructure and quality of governance matter for manufacturing productivity? Empirical evidence from the Indian states // JES. 2018. V. 45. № 4. P. 829–854.
30. *Kumari A., Kumar Sharma A.* Infrastructure financing and development: A bibliometric review // International Journal of Critical Infrastructure Protection. 2017. V. 16. P. 49–65.
31. *Lee P.T.-W. et al.* Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport // Maritime Policy & Management. 2018. V. 45. № 3. P. 282–300.
32. *Mann M.* The autonomous power of the state: its origins, mechanisms and results // Arch. eur. sociol. 1984. V. 25. № 2. P. 185–213.
33. *Marinho E. et al.* Impact of infrastructure expenses in strategic sectors for Brazilian poverty // Economi A. 2017. V. 18. № 2. P. 244–259.
34. *Maziarz M.* The Philosophy of Causality in Economics: Causal Inferences and Policy Proposals. 1st ed. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge. 2020.
35. *McBride, J., Berman N., Chatzky A.* China's Massive Belt and Road Initiative // Council on Foreign Relations 2022. Report. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
36. *Mohmand Y.T., Wang A., Saeed A.* The impact of transportation infrastructure on economic growth: empirical evidence from Pakistan // Transportation Letters. 2017. V. 9. № 2. P. 63–69.
37. *Musgrave R.A.* Theory of Public Finance. McGraw-Hill. 1959.
38. *Qin Y.* 'No county left behind?' The distributional impact of high-speed rail upgrades in China // J. Econ. Geogr. 2016. P. lbw013.
39. *Rehman F.U., Noman A.A.* Trade related sectorial infrastructure and exports of belt and road countries: does belt and road initiatives make this relation structurally instable? // China Economic Journal. 2021. V. 14. № 3. P. 350–374.
40. *Rehman F.U., Noman A.A., Ding Y.* Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index // Economic Structures. 2020. V. 9. № 1. P. 10.
41. *Rodgers D., O'Neill B.* Infrastructural violence: Introduction to the special issue // Ethnography. 2012. V. 13. № 4. P. 401–412.
42. *Russel D.R., Berger B.H.* Weaponizing the Belt and Road Initiative: Report // Asia Society Policy Institute (ASPI). 2020. September 2020.
43. *Samuelson P.A.* The Pure Theory of Public Expenditure // The Review of Economics and Statistics. 1954. V. 36. № 4. P. 387.
44. *Scott J.C.* Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. Yale University Press. 1998. ISBN978-0-300-07815-2.
45. *Sharma R. et al.* Spatial Assessment of the Potential Impact of Infrastructure Development on Biodiversity Conservation in Lowland Nepal // IJGI. 2018. V. 7. № 9. P. 365.
46. *Simone A.* People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg // Public Culture. 2004. V. 16. № 3. P. 407–429.
47. *Tankersley J., & Smialek J.* Biden Plan Spurs Fight Over What 'Infra-structure' Really Means // The New York Times. 2021. April 5. June 24. URL: <https://www.nytimes.com/2021/04/05/business/economy/biden-infrastructure.html>
48. *Tracy E.F. et al.* China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt // Eurasian Geography and Economics. 2017. V. 58. № 1. P. 56–88.
49. *Tranfield D., Denyer D., Smart P.* Towards a Methodology for Developing Evidence-Informed Management Knowledge by Means of Systematic Review // Br.J. Management. 2003. V. 14. № 3. P. 207–222.
50. *Truelove Y., Ruszczyk H.A.* Bodies as urban infrastructure: Gender, intimate infrastructures and slow infrastructural violence // Political Geography. 2022. V. 92. P. 102492.
51. *Tsaurai K., Ndou A.* Infrastructure, Human Capital Development and Economic Growth in Transitional Countries // CER. 2019. V. 22. № 1. P. 33–52.
52. *Wahba S.* Integrating Infrastructure in U.S. Domestic & Foreign Policy: Lessons from China // Wilson Center. 2021. URL: <https://www.wilsoncenter.org/article/integrating-infrastructure>

- ture-us-domestic-and-foreign-policy-lessons-china Yu H. Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank // *Journal of Contemporary China*. 2017. V. 26. № 105. P. 353–368.
51. Zergawu Y.Z., Walle Y.M., Giménez-Gómez J.-M. The joint impact of infrastructure and institutions on economic growth // *Journal of Institutional Economics*. 2020. V. 16. № 4. P. 481–502.

Egor Abramov (e-mail: abramov.e.i@my.mgimo.ru)

Postgraduate student, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University),
Instructor Department of International Finance (Moscow, Russian Federation)

FINANCING INFRASTRUCTURE PROJECTS: A REVIEW OF DEFINITIONAL ISSUES AND THEMATIC AREAS

The purpose of the article is to identify current problems and thematic areas of financing infrastructure projects. To do this, both a systematization of approaches is carried out on the basis of thematic analysis and a review of Russian and foreign sources is done.

A methodological plurality of definitions of the main categories was discovered. Inductively identified thematic areas of research cover: general trends in the development of types of economic infrastructure, microanalysis of the creation of specific infrastructure facilities and local needs for infrastructure development, local economic impact of individual types of infrastructure, cross-sectoral effects of infrastructure development, integration aspects of the creation of infrastructure facilities, infrastructure in the context of sustainable development, features of instruments and forms of financing infrastructure projects, infrastructure facilities as a separate class of investment assets.

Keywords: financing, infrastructure, project financing, infrastructure development, financing of infrastructure projects, investments, overview of the subject field.

DOI: 10.31857/S0207367624040053