

УДК 327.82:338.49
DOI: 10.60022/3(6)-15S

Сімонов Микита Андрійович

доктор філософії з політології, асистент кафедри міжнародної інформації

Навчально-науковий інститут міжнародних відносин

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

Simonov Mykyta

PhD in Political Science, Assistant of the Department of International Information

Educational and Scientific Institute of International Relations

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

ORCID: 0000-0001-6728-2215

ІНФРАСТРУКТУРНА ДИПЛОМАТІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ СТАЛОГО РОЗВИТКУ: ГЕОПОЛІТИЧНИЙ ВИМІР

Анотація. У статті досліджується феномен інфраструктурної дипломатії та її інструментальне значення як засобу сталого розвитку в умовах геополітичного впливу та стратегічної конкуренції між провідними світовими акторами. Проаналізовано еволюцію геополітичної думки від класичних територіальних концепцій Маккіндера, Мехена та Спідмена до сучасного «інфраструктурного повороту», в якому контроль над зв'язністю стає визначальним виміром міжнародного впливу. Розглянуто чотири ключові глобальні ініціативи: китайський «Пояс і шлях» (BRI), ініціативу ЄС «Глобальний портал» (Global Gateway), Blue Dot Network (BDN) і Партнерство глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII), що просуваються США та її союзниками. Здійснено порівняльний аналіз цих ініціатив за критеріями фінансового обсягу, типу фінансування, нормативних умов, швидкості реалізації та геополітичних цілей. Обґрунтовано, що сучасна інфраструктура функціонує як механізм формування довгострокових залежностей, стандартизації та проєкції м'якої сили. Окремо розглянуто значення ініціативи Global Gateway для України в контексті відбудови та євроінтеграційного курсу.

Ключові слова: інфраструктурна дипломатія, геополітика, «Пояс і шлях», Global Gateway, PGII.

INFRASTRUCTURE DIPLOMACY AS A TOOL OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT: A GEOPOLITICAL DIMENSION

Abstract. The article examines the phenomenon of infrastructure diplomacy and its instrumental significance as a means of sustainable development in the context of geopolitical influence and strategic competition between leading global actors. The evolution of geopolitical thought from the classical territorial concepts of Mackinder, Mahan, and Spykman to the modern infrastructure turn, in which control over infrastructure becomes a defining dimension of international influence, is analyzed. The analysis considers four key global strategies: the Chinese Belt and Road Initiative (BRI), the EU Global Gateway Initiative, and the Blue Dot Network (BDN), Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) pursued by the US and its allies. A comparative analysis of these initiatives is carried out according to the criteria of financial volume, type of financing, regulatory conditions, speed of implementation, and geopolitical goals. It is substantiated that modern infrastructure functions as a mechanism for the formation of long-term dependencies, standardization, and projection of soft power. The significance of the Global Gateway initiative for Ukraine in the context of reconstruction and the European integration course is separately considered.

Keywords: infrastructure diplomacy, geopolitics, Belt and Road Initiative, Global Gateway, PGII

Постановка проблеми. Роль інфраструктури в умовах глобалізації, зовнішньополітичної взаємозалежності та загострення геоекономічної конкуренції набуває дедалі більшого значення для сучасної геополітики. У ХХІ столітті це виявляється насамперед у масштабних міжнародних інфраструктурних ініціативах таких глобальних гравців як Китайська Народна Республіка, Сполучені



Штати Америки та Європейський Союз. При цьому інфраструктура перестає бути виключно технічною базою економічного розвитку й перетворюється не тільки на засіб сталого розвитку в країнах-реципієнтах, а й на самостійний механізм політичного впливу, за допомогою якого держави вибудовують нові конфігурації залежності, зв'язності та міжнародного порядку.

Особливої актуальності питання інфраструктурної дипломатії набуло в контексті зростаючої стратегічної конкуренції між США та КНР, переосмислення ролі ЄС на міжнародній арені, і окремо – у зв'язку з потребами повоєнної відбудови України. Конкуренція за контроль над ключовими логістичними об'єктами, енергетичними мережами, цифровими платформами і транспортними коридорами перетворилася на одну з центральних ліній сучасного геополітичного протистояння. Розуміння логіки такої конкуренції та механізмів функціонування інфраструктурної дипломатії є необхідною умовою для розробки ефективних зовнішньополітичних стратегій держав, що прагнуть зберегти або посилити власні позиції у глобальному порядку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Концептуальне підґрунтя дослідження формують класичні геополітичні праці Г. Маккіндера, А. Мехена та Н. Спайкмена, присвячені взаємозв'язку між географічним простором і державною потугою, а також роботи К. Гаусгофера, Ф. Ратцеля і Р. Челлена з теорії «життєвого простору». Перехідний етап від класичної геополітики до сучасних підходів репрезентований стратегічним мисленням Г. Кіссінджера та З. Бжезінського. Серед новіших концептуальних напрямів важливу роль відіграють геоекономіка, критична геополітика та цивілізаційний підхід Г. Гантінгтона. Питання нормативних вимірів та геополітичних функцій ініціативи Global Gateway окремо розглядаються у роботах Е. Хельдт та Ф. Б. да Сілви.

Мета статті – дослідження інфраструктурної дипломатії як інструменту, що функціонує на перетині порядку денного сталого розвитку та геополітичної конкуренції, зіставлення інфраструктурних ініціатив BRI, PGII та Global Gateway з визначенням того, якою мірою кожна зі стратегій реалізує задекларовані цілі сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу. Витоки геополітики, що важливі для розуміння її ролі у сучасній інфраструктурній дипломатії, пов'язані зі спробами осмислити взаємозалежність між географічним простором і політичною владою. Передумови цього підходу простежуються у працях Александра фон Гумбольдта; класичні ж принципи геополітики сформулювали такі дослідники як Фрідріх Ратцель, Рудольф Челлен та Карл Гаусгофер, які пов'язували державну могутність із територією, просторовою експансією та стратегічним освоєнням великих просторів [22; 12; 10]. Цю традицію розвинули Г. Маккіндер, А. Мехен і Н. Спайкмен, інтерпретуючи міжнародну політику крізь призму контролю над суходолом, морем та ключовими геостратегічними регіонами [17; 18; 23].

Дискредитація геополітичних ідей внаслідок їх використання Третім Рейхом та подальший розвиток міжнародних відносин після Другої світової війни поступово трансформували це територіально-центроване бачення. Г. Кіссінджер підійшов до геополітики крізь логіку стратегічного балансу та міжнародного порядку, виходячи за межі суто географічного детермінізму до системного управління силою [1]. З. Бжезінський, зберігаючи виразну просторову перспективу «Великої шахівниці» Євразії, дедалі більше акцентував на доступі, позиціонуванні та політичному впливі зовнішніх сил [3]. Геоекономіка Е. Лутвака змістила фокус із прямого територіального контролю на використання економічних важелів – торгівлі, інвестицій, фінансів і санкцій, в той час як критична геополітика Дж. О'Туатайла поставила під сумнів уявлення про простір як нейтральну реальність, підкреслюючи його конструйованість через дискурс [16; 19].

На тлі багатополярності та зростання глобальної взаємозалежності між державами сучасна геополітика набуває чіткого інфраструктурного виміру. Така інфраструктура як порти, залізниці, енергетичні мережі, цифрові платформи дедалі частіше функціонують як матеріальні інструменти проєкції сили, за допомогою яких держави, в перспективі, формуватимуть правила доступу, маршрути обміну та ієрархії залежності. Порівнюючи з прямими дипломатичними угодами, що можуть мати тимчасовий характер, інфраструктура формує довгострокову структурну міждержавну залежність. Тобто, така держава, що інтегрувалася до певного технічного стандарту, опиняється в орбіті тривалої координації (політико-економічної, технічної) з тим актором, що відповідну систему забезпечує. Тому якщо для класичної геополітики ключовим був контроль над територією, то сучасний етап дедалі більше зосереджується навколо контролю над інфраструктурою. Влада виражається не лише через суходіл чи море, а й через здатність будувати, адмініструвати та політизувати мережі, коридори та вузли глобальної взаємодії. Саме тому інфраструктурну дипломатію можна вважати однією з визначальних парадигм сучасної геополітики.

Зв'язок інфраструктурної дипломатії зі сталим розвитком потребує окремої аргументації. З одного боку, інфраструктура належить до матеріальних передумов сталого розвитку: якщо звертатися до пункту 9 Цілей сталого розвитку ООН, спостерігається зв'язок розбудови якісної, надійної та стійкої

інфраструктури з економічним зростанням і суспільним добробутом, тоді як глобальний дефіцит інфраструктурного фінансування у країнах, що розвиваються, оцінюється у трильйони доларів щороку й формує попит, довкола якого розгортаються конкурентні ініціативи провідних акторів [24]. З іншого боку, сталий розвиток на прикладі сучасної інфраструктурної політики функціонує як нормативна мова легітимзації, оскільки інфраструктурні ініціативи КНР, США та ЄС, що досліджуватимуться далі, апелюють до принципів якісної інфраструктури, екологічної та соціальної відповідальності й узгодженості з порядком денним у сфері сталого розвитку, проте реалізують ці принципи в сенсі стратегічної конкуренції за стандарти, ринки та сфери впливу. Як зауважує Н. Кайзер, політика розвитку країн Організації економічного співробітництва та розвитку дедалі відвертіше поєднує допомогу з просуванням власних інтересів донора, внаслідок чого інфраструктурна політика ЄС прямо артикулює власні інтереси, тоді як у моделі інфраструктурної дипломатії КНР вони залишаються радше імпліцитними [15]. Відтак інфраструктурна дипломатія постає замість нейтрального інструменту сприяння розвитку простором, який знаходиться на межі між сталим розвитком та геополітичними інтересами зовнішніх акторів. Задекларовані принципи розвитку значною мірою визначають форму ініціатив, зокрема умовність, стандарти, прозорість, тоді як геополітичне суперництво визначає їхній зміст і динаміку. Відповідно, формуються передумови до розгляду інфраструктурної дипломатії як інструменту сталого розвитку, що реалізується засобами геополітики, що зумовлюють подальший аналіз трьох ключових ініціатив.

КНР з-поміж інших глобальних гравців стала першою державою, що системно відкрила інфраструктурно-інституційний вимір зовнішньої політики. Ініціатива «Пояс і шлях» (Belt and Road Initiative, далі – BRI) була офіційно представлена Головою КНР Сі Цзіньпіном у 2013 році під час державних візитів до Казахстану та Індонезії. Її остаточне закріплення у державній стратегії КНР відбулося у 2015 році з публікацією програмного документа «Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road» [26], у 2017 році ініціативу було включено до Статуту Комуністичної партії Китаю. Станом на сьогодні, BRI охоплює близько 150 країн, в тому числі Україну, і спирається на централізоване державне кредитування через китайські державні банки та підприємства. США відповіли на цей виклик власними альтернативами: мережею Blue Dot Network, Партнерством заради глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII). Конкуренція цих ініціатив відображає ширшу боротьбу за нормативні стандарти, ланцюги постачань і стратегічне позиціонування у глобальному просторі.

Що стосується впливу просування BRI, формування комплексної відповіді США на ініціативу відбувалося поступово і з певною паузою до початку президентського терміну Дональда Трампа. Хоча у 2017 році американська делегація на чолі з головним радником Д. Трампа з питань Китаю Меттью Поттінгером взяла участь у першому форумі, присвяченому ініціативі BRI (Belt and Road Forum), подальший розвиток американсько-китайських відносин засвідчив перехід від обережного спостереження до дедалі більш виразного геополітичного та гео економічного суперництва. Важливим маркером цієї трансформації стало загострення торговельних відносин між США та КНР у 2018 році, що поклало початок масштабній торговельній війні між двома державами. Пізніше, у 2019 році спостерігається перша інституційна відповідь США на географічне поширення інфраструктурного впливу КНР завдяки спільному з Японією та Австралією заснуванню Blue Dot Network, до яких пізніше долучилися Велика Британія, Іспанія, Швейцарія та Туреччина як керівні держави. Принциповою різницею між стратегією КНР та Blue Dot Network є дія «на випередження» з боку останньої: BDN як багатостороння ініціатива має за мету об'єднати уряди, приватний сектор та громадянське суспільство для просування стандартів розвитку глобальної інфраструктури, забезпечення оцінки та сертифікації проектів на основі фінансової прозорості, екологічної стійкості та економічного впливу.

Іншим механізмом, що був розроблений за президентства наступного, 46-го президента США Джоозефа Байдена, стала ініціатива Build Back Better World (Відбудуємо кращий світ), що пізніше дістала назву Partnership for Global Infrastructure and Investment (Партнерство глобальної інфраструктури та інвестування – PGII). В цілому, дана ініціатива продовжує логіку інструментального стримування Китаю. Якщо КНР через BRI вибудовує глобалізацію з центром у Пекіні, то США та країни G7 ініціювали PGII для збереження власного лідерства. Мета партнерства є пропонування країнам, що розвиваються, особливо Глобальному Півдню, альтернативного джерела фінансування, щоб вони не потрапляли в політичну та економічну залежність від КНР.

Варто підкреслити, що саме генеза PGII відображає поступову інституціоналізацію американської відповіді на BRI. Започаткована Дж. Байденом на саміті G7 у Корнуоллі 2021 року ініціатива Build Back Better World була переформатована й офіційно перезапущена як PGII на саміті G7 в Ельмау 2022 року із заявленою метою мобілізувати до 600 млрд доларів США до 2027 року [7]. На відміну від централізованої державної моделі BRI, PGII робить ставку на залучення приватного капіталу та

координацію між інституціями розвитку держав G7, що пояснює водночас і повільні темпи реалізації, і нижчий рівень прямого державного кредитування. Тематично ініціатива охоплює клімат та енергетику, стійкість ланцюгів постачання, цифрову й транспортну зв'язність, системи охорони здоров'я та гендерну рівність і прямо співвідноситься з Цілями сталого розвитку. Прикладами її флагманських проєктів є коридор Лобіто в Африці та Економічний коридор Індія – Близький Схід – Європа (ІМЕС), започаткований на саміті G20 у Нью-Делі 2023 року. Але важливо зазначити, що РГП не позиціонується як суто американська ініціатива, оскільки стратегія інтегрує рівноцінність участі країн G7 у ній.

Адміністрація президента США Дж. Байдена чітко визначила Китай як головного геополітичного суперника країни, перевівши двосторонні відносини у площину жорсткого стратегічного суперництва [27, с. 160]. У своїй зовнішній політиці адміністрація Байдена зробила ставку на прагматизм та орієнтацію на конкретні результати, активно залучаючи систему міжнародних альянсів для зміцнення американських позицій у цій довгостроковій конкуренції. Оскільки Дж. Байден представляв Демократичну партію, його підхід мав виражене ідеологічне підґрунтя: протистояння між США та КНР змальовувалося як глобальний двобій протилежних політичних систем. Ця концепція стала фундаментом тривалого стратегічного суперництва, у межах якого США намагаються і понині подолати внутрішні розбіжності, повернути довіру світу до власної демократичної моделі та довести інституційну перевагу своєї системи врядування над китайською.

З боку Європейського Союзу також пропонується ініціатива Global Gateway, що позиціонується як стратегія мобілізації фінансових ресурсів для розбудови транспортної, цифрової та енергетичної інфраструктури. Вона була розроблена Європейською Комісією під керівництвом Урсули фон дер Ляєн і оголошена у грудні 2021 року з початковою метою мобілізувати 300 млрд євро до 2027 року [6]. У жовтні 2025 року Єврокомісія оголосила про дострокове досягнення цієї цілі та встановила нову планку – 400 млрд євро до 2027 року. Станом на грудень 2025 року, перелік флагманських проєктів, закладених на 2026 рік, налічував 256 ініціатив [8].

Правові засади Global Gateway закріплені у двох ключових нормах Договору про функціонування Європейського Союзу: статті 209 ДФЄС (допомога розвитку) та статті 212 ДФЄС (економічне, фінансове і технічне співробітництво) [4; 5]. Їхнє паралельне застосування як подвійної правової бази Регламенту NDICI-Global Europe відображає гетерогенний характер партнерського портфеля ініціативи. Головним інструментом вторинного права є Регламент ЄС 2021/947 (NDICI-Global Europe), яким задекларовано 79,5 млрд євро на 2021–2027 роки [20]. У березні 2026 року Рада ЄС прийняла цільові поправки до механізму Зовнішньої інвестиційної гарантії (EAG), спрямовані на підвищення гнучкості розгортання ресурсів [21].

Структурно ініціатива охоплює шість секторів: цифровий; клімат та енергетика; транспорт; охорона здоров'я; освіта та дослідження; дослідження та інновації. Географічно пріоритетними регіонами є Африка на південь від Сахари, Латинська Америка, Азія і Тихоокеанський регіон, Арктика, а також Балкани та Східна Європа [14].

Нормативна обумовленість є чи не найсамобутишим елементом Global Gateway, що відрізняє цю ініціативу від інших суто фінансових інфраструктурних механізмів. На відміну від моделей, де доступ до капіталу визначається переважно економічною доцільністю, ЄС вбудовує у власну інфраструктурну стратегію багаторівневу систему вимог, яка діє водночас як критерії доступу й як інструмент поширення регуляторних стандартів. Структуру цієї обумовленості узагальнено в Таблиці 1.

Таблиця 1

Три рівні нормативної обумовленості Global Gateway

Рівні нормативної обумовленості Global Gateway		
1. Умови прийнятності	2. Секторальна Конвергенція	3. Проєктні вимоги
відповідність принципам верховенства права та прав людини як передумова доступу до фінансування є ключовою у контексті співробітництва в межах стратегії.	стимулювання узгодження національного регулювання партнерів зі стандартами ЄС (GDPR у цифровій сфері, рамки відкритого енергетичного ринку)	екологічні та соціальні стандарти ЄС, конвенції Міжнародної організації праці і вимоги прозорості закупівель

Джерело: складено автором на основі [7]

Е. Хельдт пояснює виникнення Global Gateway як геополітичного інструменту збігом наступних чинників. Першим дослідниця виділяє коаліційну реакцію на посилення Китаю як глобального інфраструктурного кредитора в таких регіонах як, до прикладу, Африка, де позиціонування КНР мало широке поширення і створило істотну конкуренцію і, певним чином, геополітичний дисбаланс. Другим

є структурний зсув у фінансуванні міжнародного розвитку в бік приватного капіталу, що дає підґрунтя для розвитку Global Gateway, що, як і PGII, використовує одночасно державні та приватні фінанси. Не менш важливим також є підприємницьке лідерство Європейської Комісії, яка виступила активним інституційним актором у конструюванні даної стратегії проєкції сили ЄС. Сукупність даних чинників формує положення про те, що Global Gateway, на думку Е. Хельдт, створювався не як технічна відповідь на інфраструктурний дефіцит, а як свідомий геополітичний проєкт [11, с. 225].

Ф. Б. да Сілва пропонує інший, але співзвучний ракурс, аналізуючи Global Gateway крізь призму рольової теорії. У його прочитанні ініціатива постає як стратегічна адаптація рольової поведінки (role enactment) ЄС в умовах фрагментації міжнародного порядку та послаблення ліберального міжнародного порядку. Зіткнувшись із викликом з боку китайської BRI та ерозією ліберальних норм й інституцій, ЄС конфігурує свою зовнішню політику таким чином, аби зберегти укладені реалії, водночас утверджуючи себе як геополітичного актора. Відтак, за логікою автора, Global Gateway відображає еволюцію позиціонування ЄС як захисника ліберального міжнародного порядку в конкурентному глобальному середовищі, що простежується через співвідношення рольової концепції (те, як ЄС бачить себе), рольових очікувань (те, як його сприймають партнери) та власне виконання ролі [2]. Авторський підхід сходиться з висновками Е. Хельдт в тому, що ініціатива є водночас відповіддю на геополітичну конкуренцію й засобом збереження нормативного впливу, що узгоджується з тезою про функціонування інфраструктурної дипломатії на перетині порядку денного сталого розвитку та геополітичного суперництва.

Геополітична значущість ініціативи визначається за такими особливостями. Першою постає функція диверсифікації ланцюгів постачань, відповідно до якої інвестиції у транспортні та енергетичні коридори знижують залежність ЄС від монопольних постачальників критичних матеріалів. Друге – нормативний вплив: обумовлюючи фінансування прийняттям стандартів ЄС у сфері даних і кібербезпеки, Global Gateway формує глобальний регуляторний ландшафт, що дозволить обмежити вплив інших країн на зону впливу ЄС, зокрема з боку КНР, оскільки на рівні ЄС та G7 Global Gateway функціонує як координована відповідь на залежності, що виникають унаслідок реалізації BRI. Третьою особливістю є трансформація логіки партнерства, за якою з часу переобрання фон дер Ляєн у 2024 році ініціатива еволюціонує від розвиткоцентричної до стратегічного інвестиційного інструменту з чіткою безпековою спрямованістю [21].

Ключові аналітичні висновки порівняння охоплюють три аспекти. По-перше, спостерігається принциповий контраст між швидкістю реалізації BRI завдяки централізованому управлінню через державні підприємства КНР і відносно повільнішою децентралізованою моделлю Global Gateway, яка водночас забезпечує вищі стандарти прозорості [7]. По-друге, звинувачення у «борговій дипломатії» залишаються дискусійними в академічному середовищі, тоді як грантові елементи в рамках Global Gateway суттєво знижують боргові ризики для партнерів. По-третє, глобальна присутність BRI поступово розмивається, оскільки, попри стрімке зростання географії ініціативи, лише три європейські держави зберігають активні великі проєкти в її межах, а вихід Італії як єдиної країни G7, що підтримувала BRI, став маркером зростаючої поляризації в контексті інфраструктурної політики.

Окремий вимір порівняння становить власне сталість розглянутих ініціатив, що дає змогу оцінити, якою мірою кожна з них реалізує задекларований розвитковий аспект. В екологічно-кліматичному вимірі простежується поступова конвергенція: якщо впродовж 2010-х років вугільна енергетика була сталою складовою BRI, то у 2021 році КНР зобов'язалася переорієнтуватися на просування Зеленого шовкового шляху (Green Silk Road), тоді як Global Gateway та PGII від початку позиціонують клімат і енергетичний перехід як пріоритетні напрями, хоча КНР, відповідно до програмного документа 2015 року з реалізації BRI, вписував ініціативу в порядок денний сталого розвитку та окремо акцентував на екологічному прогресі в інвестиційній і торговельній діяльності, збереженні довкілля та біорізноманіття, протидії зміні клімату [26]. У вимірі політичного врядування найвиразніший профіль має Global Gateway, що прив'язує фінансування до екологічних і соціальних стандартів ЄС, конвенцій Міжнародної організації праці та вимог прозорості закупівель; PGII декларує подібні принципи «якісної інфраструктури», тоді як BRI традиційно надає перевагу швидкості та невибагливості умов, що знижує бар'єри для країн-партнерів, але послаблює соціально-екологічні запобіжники. У вимірі боргової сталості контраст є найпомітнішим: переважно кредитна модель BRI підвищує ризики надмірної заборгованості, тоді як грантові та змішані інструменти Global Gateway й опора PGII на приватний капітал, у теорії, знижують борговий тиск на реципієнтів. Зрештою, у системі координат Цілей сталого розвитку всі три ініціативи відповідають на об'єктивний дефіцит інфраструктурного фінансування, однак пропонують різні моделі його покриття – і саме спосіб поєднання розвиткових цілей зі стандартами та умовністю, а не обсяг фінансування як такий, визначає їхній реальний внесок у сталий розвиток партнерів.

Конкретно для України Global Gateway є актуальним у двох взаємопов'язаних вимірах – відбудови

та євроінтеграції. Одним із потенційних та доповнюючих механізмів, що може включати принципи Global Gateway, може стати Ukraine Investment Framework, що передбачає фінансову підтримку для відновлення країни. Наразі задекларованими є фінансові інструменти на суму 9,5 млрд євро, а також план з мобілізації до 40 млрд євро задля відновлення інфраструктури України, а також її реконструкції та вдосконалення, що демонструє прибічність європейських структур до інфраструктурного розвитку України [25]. У жовтні 2025 року Єврокомісія підписала з Міжнародною фінансовою корпорацією угоду про гарантування акціонерного капіталу на суму 750 млн євро для мобілізації приватних інвестицій у проєкти відбудови [9].

У ширшому контексті Global Gateway має потенціал нормативного якоря для України, оскільки з боку ЄС можливо використовувати вимоги щодо регуляторного зближення, прозорості закупівель і верховенства права, вбудовані в умовність Global Gateway та норми сталого розвитку. В свою чергу, це фактично збігається з реформами, які Україна зобов'язана провести на шляху до членства в ЄС, а також вкладається у логіку Плану відновлення України, направленою на прискорення стійкого економічного зростання. Участь у Global Gateway та євроінтеграційний курс взаємно підсилюють одне одного, утворюючи єдину реформаційну основу для України.

Варто також окремо зауважити, що глобально залишається неузгодженим питання щодо використання у майбутньому механізмів інфраструктурної дипломатії, до яких дотичні США, оскільки новий президентський термін Д. Трампа демонструє зміну вектору зовнішньої політики, що характеризується меншою прихильністю до використання принципу м'якої сили. Факторами, що засвідчують це, стали кейси Панами (вихід держави з BRI та відведення об'єктів морського транзиту з-під контролю китайських компаній, інтенсифікація уваги консорціуму BlackRock) та Ормузької протоки (вплив операції "Eric Fury" проти Ірану на логістичні спроможності КНР як першого користувача даного морського коридору). З іншого погляду, стратегія BDN останні два роки збільшує свою роботу, отримавши Едвіна Лау, досвідченого управлінця в структурі Організації економічного співробітництва та розвитку з досвідом роботи в Офісі менеджменту та бюджету США, як постійного керівника секретаріату BDN, а також впроваджуючи сертифікацію таких об'єктів як, наприклад, Євразійський тунель у Туреччині чи Міжнародний аеропорт Ельдорадо в місті Богота, Колумбія. Щодо PGII ситуація є більш дискусійною з урахуванням її зв'язності з положенням у міжнародних відносинах за президентства Дж. Байдена та його зовнішньополітичною доктриною. Однак на користь продовження даної ініціативи, попри зміну орієнтирів чинної адміністрації президента США, можуть відігравати такі обставини: по-перше, комбінований підхід фінансування, який орієнтується і на приватні інвестиції, дозволить розсередити увагу з боку уряду США без критичних втрат для ініціативи; по-друге, логіка, за якою ЄС залишається чи не єдиним актором, що повною підтримує закладені в останні десятиріччя принципи міжнародних політико-економічних відносин, простежується і в аспекті інфраструктурної політики, оскільки Global Gateway, маючи зв'язність з PGII, ще продовжує діяти та активно просуватися єв्रोструктурами.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє сформулювати кілька ключових висновків. По-перше, інфраструктурна дипломатія являє собою якісно новий етап у розвитку геополітичної думки, за якою влада концептуалізується не лише через контроль над територією чи морськими шляхами, а й через здатність будувати, стандартизувати й монетизувати мережі глобальної зв'язності. По-друге, три провідні глобальні ініціативи – BRI, Global Gateway і PGII – не тільки стверджують стратегічну мету у посиленні сталого розвитку, а й відображають конкуренцію між різними нормативними, фінансовими та стратегічними моделями організації міжнародного порядку, а не лише змагання за інфраструктурні ринки. По-третє, Global Gateway виокремлюється серед конкурентів завдяки унікальному нормативному профілю: обумовлюючи фінансування прийняттям стандартів ЄС, він формує довгострокові регуляторні залежності, що є альтернативою борговим залежностям моделі BRI. Для України дана ініціатива набуває особливого значення як інструмент, що поєднує підтримку відбудови із закріпленням євроінтеграційного курсу в єдиному реформаційному континуумі. Нарешті, проведений аналіз засвідчує, що сталий розвиток і геополітика не є взаємовиключними рамками: у всіх трьох ініціативах порядок денний сталого розвитку функціонує як нормативна мова легітимації та джерело попиту, тоді як геополітична конкуренція визначає вибір партнерів, стандартів і пріоритетних коридорів. Саме на цьому перетині інфраструктурна дипломатія й набуває своєї специфіки як інструмент сталого розвитку, що реалізується в логіці стратегічного впливу. Але водночас необхідно зазначити перспективи подальших розвідок з тематики, що можуть акцентуватися на подальших перспективах інфраструктурної політики зовнішніх акторів та предметному аналізі інфраструктурних ініціатив в аспекті дотримання окремих критеріїв сталого розвитку.

Література

1. Кіссінджер Г. Світовий порядок. Київ : Наш Формат, 2025. 368 с.
2. Bastos da Silva F. Understanding the EU's Global Gateway through the lens of role theory: adjusting its role enactment to defend the liberal order. *International Relations*. 2026. DOI: <https://doi.org/10.1177/13691481251411835>
3. Brzezinski Z. *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*. Basic Books, 1997. 240 с.
4. EUR-Lex - 12016E209 - EN - EUR-Lex. Europa.Eu. 2016. [Електронний ресурс] URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/art_209/oj/eng
5. EUR-Lex - 12016E212 - EN - EUR-Lex. Europa.Eu. 2016. [Електронний ресурс] URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/art_212/oj/eng
6. European Commission. Joint Communication: The Global Gateway. JOIN(2021). 30 final. 2021. [Електронний ресурс] URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/461c4d47-86b1-46a2-a20a-9fcad0bce90f_en?filename=joint_communication_global_gateway.pdf
7. García-Herrero A. David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative. *Bruegel*. 2024. [Електронний ресурс] URL: <https://www.bruegel.org/newsletter/david-and-goliath-eus-global-gateway-versus-chinas-belt-and-road-initiative>
8. Global Gateway: Council endorses flagship project list for 2026. Council of the European Union. 10 Dec. 2025. [Електронний ресурс] URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/10/global-gateway-council-endorses-flagship-project-list-for-2026>
9. Global Gateway Forum: EU and IFC sign equity guarantee agreement to mobilise private investments Ukraine. October 10. 2025. Enlargement and Eastern Neighbourhood. [Електронний ресурс] URL: https://enlargement.ec.europa.eu/news/global-gateway-forum-eu-and-ifc-sign-equity-guarantee-agreement-mobilise-private-investments-ukraine-2025-10-10_en
10. Haushofer K. *An English Translation and Analysis of Major General Karl Ernst Haushofer's Geopolitics of the Pacific Ocean*. The Edwin Mellen Press, 2002. 402 с.
11. Heldt E. C. Europe's Global Gateway: A New Instrument of Geopolitics. *Politics and Governance*. 2023. Vol. 11, Issue 4. с. 223-234. DOI: <https://doi.org/10.17645/pag.v11i4.7098>
12. Holdar S. The ideal state and the power of geography: The life-work of Rudolf Kjellen. *Political Geography*. 1992. Vol. 11, №3. с. 307-323. DOI: [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(92\)90031-N](https://doi.org/10.1016/0962-6298(92)90031-N)
13. Huntington S. P. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York : Simon & Schuster, 1996. 368 с.
14. International Partnerships. Global Gateway. April 24. 2026. [Електронний ресурс] URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway_en
15. Keijzer N. The Southernization of the EU's Development Policy? A Critical Review of the EU Global Gateway. *Emerging Trends in International Development and Climate Policy* / eds. S. Klingebiel, T. Kalinowski, N. Keijzer. Cham : Palgrave Macmillan, 2024. с. 85-95. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-65671-2_7
16. Luttwak E. N. From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*. 1990. № 20. с. 17-23.
17. Mackinder H. J. The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*. 1904. Vol. 23, № 4. с. 421-437. DOI: <https://doi.org/10.2307/1775498>
18. Mahan A. T. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Boston : Little, Brown and Company, 1890. 644 с.
19. Ó Tuathail G. Understanding critical geopolitics: Geopolitics and risk society. *Journal of Strategic Studies*. 1999. Vol. 22, № 2-3. с. 107-124. DOI: <https://doi.org/10.1080/01402399908437756>
20. Regulation - 2021/947 - EN - EUR-Lex. 2021. [Електронний ресурс] URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/947/oj>
21. REPORT on Global Gateway – past impacts and future orientation. European Parliament. March 5. 2026. [Електронний ресурс] URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-10-2026-0045_EN.html
22. Smith W. D. Friedrich Ratzel and the Origins of Lebensraum. *German Studies Review*. 1980. Vol. 3, №1. с. 51-68. DOI: <https://doi.org/10.2307/1429483>
23. Spykman N. J. *America's Strategy in World Politics*. New York : Harcourt, Brace and Company, 1942. 524 с.
24. Sustainable Development Goals. UNDP. [Електронний ресурс] URL: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>
25. Ukraine Investment Framework. Enlargement and Eastern Neighbourhood. April 23. 2026.

[Електронний ресурс] URL: https://enlargement.ec.europa.eu/countries/ukraine/ukraine-investment-framework_en

26. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Asia Pacific Energy Portal. 2015. [Електронний ресурс] URL: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Vision%20and%20Actions%20on%20Jointly%20Building%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st-Century%20Maritime%20Silk%20Road%20%28EN%29.pdf>

27. Wei Z., Zhang Y. The Biden Administration's Indo-Pacific Strategy and China-U.S. Strategic Competition. China Quarterly of International Strategic Studies. 2021. Vol. 7, № 2. с. 157-178. DOI: <https://doi.org/10.1142/s2377740021500068>

References

1. Kissinger H. Svitovyi poriadok (translated to Ukrainian). Kyiv : Nash Format, 2025. 368 p.
2. Bastos da Silva F. Understanding the EU's Global Gateway through the lens of role theory: adjusting its role enactment to defend the liberal order. International Relations. 2026. DOI: <https://doi.org/10.1177/13691481251411835>
3. Brzezinski Z. The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives. Basic Books, 1997. 240 p.
4. EUR-Lex - 12016E209 - EN - EUR-Lex. Europa.Eu. 2016. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu/2016/art_209/oj/eng
5. EUR-Lex - 12016E212 - EN - EUR-Lex. Europa.Eu. 2016. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu/2016/art_212/oj/eng
6. European Commission. Joint Communication: The Global Gateway. JOIN(2021). 30 final. 2021. URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/461c4d47-86b1-46a2-a20a-9fcad0bce90f_en?filename=joint_communication_global_gateway.pdf
7. García-Herrero A. David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative. Bruegel. 2024. URL: <https://www.bruegel.org/newsletter/david-and-goliath-eus-global-gateway-versus-chinas-belt-and-road-initiative>
8. Global Gateway: Council endorses flagship project list for 2026. Council of the European Union. 10 Dec. 2025. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/10/global-gateway-council-endorses-flagship-project-list-for-2026>
9. Global Gateway Forum: EU and IFC sign equity guarantee agreement to mobilise private investments Ukraine. October 10. 2025. Enlargement and Eastern Neighbourhood. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/news/global-gateway-forum-eu-and-ifc-sign-equity-guarantee-agreement-mobilise-private-investments-ukraine-2025-10-10_en
10. Haushofer K. An English Translation and Analysis of Major General Karl Ernst Haushofer's Geopolitics of the Pacific Ocean. The Edwin Mellen Press, 2002. 402 p.
11. Heldt E. C. Europe's Global Gateway: A New Instrument of Geopolitics. Politics and Governance. 2023. Vol. 11, Issue 4. p. 223-234. DOI: <https://doi.org/10.17645/pag.v11i4.7098>
12. Holdar S. The ideal state and the power of geography: The life-work of Rudolf Kjellen. Political Geography. 1992. Vol. 11, №3. p. 307-323. DOI: [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(92\)90031-N](https://doi.org/10.1016/0962-6298(92)90031-N)
13. Huntington S. P. The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. New York : Simon & Schuster, 1996. 368 p.
14. International Partnerships. Global Gateway. April 24. 2026. URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway_en
15. Keijzer N. The Southernization of the EU's Development Policy? A Critical Review of the EU Global Gateway. Emerging Trends in International Development and Climate Policy / eds. S. Klingebiel, T. Kalinowski, N. Keijzer. Cham : Palgrave Macmillan, 2024. p. 85-95. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-65671-2_7
16. Luttwak E. N. From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. The National Interest. 1990. № 20. p. 17-23.
17. Mackinder H. J. The geographical pivot of history. The Geographical Journal. 1904. Vol. 23, № 4. с. 421-437. DOI: <https://doi.org/10.2307/1775498>
18. Mahan A. T. The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. Boston : Little, Brown and Company, 1890. 644 p.
19. Ó Tuathail G. Understanding critical geopolitics: Geopolitics and risk society. Journal of Strategic Studies. 1999. Vol. 22, № 2-3. p. 107-124. DOI: <https://doi.org/10.1080/01402399908437756>
20. Regulation - 2021/947 - EN - EUR-Lex. 2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/947/oj>
21. REPORT on Global Gateway – past impacts and future orientation. European Parliament. March

5. 2026. URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-10-2026-0045_EN.html
22. Smith W. D. Friedrich Ratzel and the Origins of Lebensraum. *German Studies Review*. 1980. Vol. 3, №1. p. 51-68. DOI: <https://doi.org/10.2307/1429483>
23. Spykman N. J. *America's Strategy in World Politics*. New York : Harcourt, Brace and Company, 1942. 524 p.
24. Sustainable Development Goals. UNDP. URL: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>
25. Ukraine Investment Framework. Enlargement and Eastern Neighbourhood. April 23. 2026. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/countries/ukraine/ukraine-investment-framework_en
26. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Asia Pacific Energy Portal, 2015. URL: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Vision%20and%20Actions%20on%20Jointly%20Building%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st-Century%20Maritime%20Silk%20Road%20%28EN%29.pdf>
27. Wei Z., Zhang Y. The Biden Administration's Indo-Pacific Strategy and China-U.S. Strategic Competition. *China Quarterly of International Strategic Studies*. 2021. Vol. 7, № 2. p. 157-178. DOI: <https://doi.org/10.1142/s2377740021500068>

Отримано: 22.04.2026

Прийнято до публікації: 31.05.2026

Опубліковано: 01.06.2026