

СВІТОВИЙ ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНИХ І МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ ТА ІНІЦІАТИВ

Комеліна Ольга Володимирівна*, доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту і логістики

Чичкало-Кондрацька Ірина Борисівна**, доктор економічних наук,
професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та туризму

**Національний університет «Полтавська політехніка
імені Юрія Кондратюка»**

Оболенський Олексій Юрійович***, доктор економічних наук,
професор, професор кафедри регіоналістики та туризму

**Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана**

*ORCID 0000-0001-9297-4985

**ORCID 0000-0003-3123-841X

***ORCID 0000-0001-6828-9224

© Комеліна О.В., 2025

© Чичкало-Кондрацька І.Б., 2025

© Оболенський О.Ю., 2025

Стаття отримана редакцією 29.05.2025 р.

The article was received by editorial board on 29.05.2025

Вступ. Сучасні глобальні виклики змінюють динаміку та вектори економічного розвитку країн світу, трансформують існуючу систему глобальних, міжнародних, національних та регіональних економічних відносин. Цей складний процес змінює зміст економічної взаємодії країн світу у рамках реалізації міжнародних інноваційних та інвестиційних проєктів, формує нову конфігурацію, пріоритети та механізми реалізації політики міждержавної та міжрегіональної взаємодії більшості країн світу. Отже, вивчення, узагальнення та систематизація сучасного світового досвіду з реалізації глобальних, міжрегіональних, двосторонніх ініціатив та інноваційних проєктів на прикладі країн Європейського Союзу і країн Азії, їх взаємодії у нових умовах розвитку є надзвичайно актуальними.

Огляд останніх джерел досліджень і публікацій. Серед найбільш важливих досліджень щодо реалізації регіональних і міжрегіональних інноваційних проєктів та ініціатив у контексті підходів Європейської комісії «Глобальний підхід ЄК до досліджень та інновацій 2021» слід виділити роботу Annette, Lucy, що виокремлює роль спільних цінностей у Стратегії Європи щодо міжнародного співробітництва у світі, та особливу перевагу приділяє перш за все транскордонній співпраці ЄС з метою створення спільних інноваційних рішень [1]. L. Domonkos та ін., що зосереджують увагу на управлінні транскордонними проєктами [2]. Цінними є дослідження П. Ribeiro Hoffmann та ін., що розглядають проблеми зміни клімату, зеленої економіки в Європі та Латинській Америці з точки зору порівняльних досліджень регіоналізму, інтересів учасників проєктів та ключових викликів на глобальному, регіональному та міжрегіональному рівнях [3]. Еволюція транскордонної політики у середині ЄС щодо реалізації регіональних і міжрегіональних інноваційних проєктів та ініціатив за досліджуваний період супроводжувалася зміною розуміння її змісту та механізмів реалізації [4]. Сторонянська І., Бенювська Л. акцентують увагу на механізмах реалізації нової регіональної політики ЄС у контексті сучасних викликів [5]. Sipalan J. Та Kodachi H. дослідили особливості реалізації китайських інноваційних проєктів [6; 7]. Важливість дослідження визначається і тим, що

за оцінками Світового банку необхідно інвестувати більше 1,3 трільйона євро на рік у міжнародні інфраструктурні проекти, що дасть змогу розв'язати проблеми захисту клімату та довкілля, загального доступу до енергії, води та санітарії, більшої мобільності та покращення продовольчої безпеки [8].

Метою дослідження є систематизація та узагальнення досвіду щодо реалізації великих регіональних і міжрегіональних інноваційних проектів та ініціатив в ЄС та Азії, а також визначення джерел та механізмів їх забезпечення з метою об'єднання ресурсів для розроблення спільних інноваційних рішень та подолання нагальних глобальних викликів.

Основний матеріал і результати. Пошуки нових механізмів розв'язання глобальних проблем, пов'язаних з переходом до сталого розвитку, зміни клімату, енергетичними викликами, новим баченням розвитку інфраструктури та ін. є найактуальнішими завданнями розвитку не лише для країн-партнерів ЄС, а і держав-членів ЄС. Така співпраця вимагає розроблення інституційних правил взаємодії, зосереджена на чіткому переліку пріоритетів, конкретизації проектів та їх спрямування на просування європейських цінностей і бачення сталого розвитку у коротко-, середньо- та довгостроковій перспективі. Наприклад, масштабний європейський проєкт «Глобальний шлюз» (план підтримки розвитку інфраструктури в усьому світі) передбачає залучення 300 мільярдів євро у 2021–2027 рр. для проектів зв'язку, зокрема в цифровому, кліматичному та енергетичному секторах, транспорті, охороні здоров'я, освіті та дослідженнях [8].

У сучасному контексті акцент Європейської регіональної політики щодо реалізації регіональних і міжрегіональних інноваційних проектів та ініціатив робиться на необхідності сприяння розвитку в усіх державах-членах ЄС, адаптуючись до реалій кожної території та сприяючи її місцевим особливостям. Територіальна політика ЄС є одним із фундаментальних елементів побудови Європейського Союзу та пройшла декілька ключових етапів:

1975 – 1994 рр.: визначення установчих договорів між інституціями ЄС;

1989 р. – розроблення програми INTERREG, сфокусованої на міжрегіональній співпраці;

1994 р. – створення Європейського Фонду регіонального розвитку (Фонду згуртування) як механізму розв'язання серйозних територіальних проблем, що мав забезпечити згуртованість спільного ринку та згуртованість між регіонами та європейськими громадянами;

1999 р. – прийняття Європейської перспективи просторового розвитку (ЄППР), що урахувала значні відмінності територій та їх велику диференціацію за соціальними та економічними показниками розвитку [9]; 2007 р. – прийняття Територіального порядку денного Європейського Союзу щодо більш конкурентоспроможної та сталої Європи різноманітних регіонів (Лейпциг, 2007 р.) [10];

2011 р. – прийняття Територіального порядку денного Європейського Союзу 2020 «На шляху до інклюзивної, розумної та сталої Європи різноманітних регіонів» (2011 р.) [11].

За цей період відбувся змістовний перехід від моделі «Європа регіонів» до моделі «Європа через регіони», в основу якої закладено стимулювання саморозвитку регіонів і підвищення їхньої конкурентоспроможності на основі ендегенних чинників розвитку [12]. Зокрема, були внесені суттєві доповнення щодо формування регіональної політики ЄС, ураховано значну диференціацію та різнополісність регіонів, особливості територіального розвитку, обґрунтовано доцільність впровадження міждисциплінарних підходів у визначенні їх подальшого соціально-економічного розвитку, визначено пріоритети розвитку територій. У Порядку денному 2007 р. до таких пріоритетів було віднесено конкурентоспроможність, сталий розвиток, визнання реальності регіонального різноманіття, а також визначено ключові територіальні виклики (вплив зміни клімату на сталий розвиток; нерівномірна інтеграція регіонів, включаючи транскордонні; територіальні наслідки демографічних змін, зокрема старіння населення). Пізніше у Порядку денному 2011 р. було ураховано положення щодо сталого розвитку, різноманітності регіонів та визначено територіальні аспекти Стратегії ЄС-2020 (ЄС-2010) та Лісабонського договору (2007), де поряд з економічним та соціальним виміром регіональної політики запроваджено новий вимір – територіальної згуртованості, а також підтримка поліцентризму. Отже, еволюція регіональної політики ЄС за досліджуваній період супроводжувалася зміною її змісту та механізмів реалізації. У сучасному контексті її акцент робиться на необхідності сприяння розвитку в усіх регіонах, адаптуючись до реалій кожної території та сприяючи її місцевим особливостям.

У контексті дослідження європейського досвіду реалізації регіональних і міжрегіональних інноваційних проектів та ініціатив перш за все необхідно дослідити особливості програми INTERREG (1990 р.), що фінансується Європейським фондом регіонального розвитку (ЄФРР). Цей

фонд є найбільшою за бюджетом програмою серед європейських структурних та інвестиційних фондів. Програма передбачає фінансування регіональних пріоритетів для модернізованої політики згуртованості ЄС та просування стратегічних пріоритетів ЄС. Правовий статус INTERREG як частини загальної політики посилення територіальної згуртованості Європейського Союзу значно змінився за досліджуваний період, що сприяло зміцненню співпраці між країнами-членами ЄС, а також між сусідніми країнами, у тому числі з Україною.

Програма INTERREG передбачає розвиток партнерств та реалізації їх спільних проєктів на рівнях транскордонного, транснаціонального, трансрегіонального співробітництва та співпраці з регіонами за межами ЄС. Програма Interreg Europe охоплює чотири основні стратегії: інноваційного розвитку, підтримки малого та середнього бізнесу, зеленої економіки та енергоефективності. Рішення щодо фінансування проєктів у рамках фонду INTERREG приймають інституції ЄС, а їх адміністрування відбувається через оперативні програми, які структуровані самими субсидованими територіями. Для цього ж Європейським парламентом було створено Європейську групу територіального співробітництва (ЄГТС) (2006 р.) як новий інструмент для стимулювання співпраці регіонів, подолання їх правової та адміністративної асиметрії між ними.

Загальний бюджет програми INTERREG на 2021–2027 рр. складає понад 10 млрд євро. У 2021–2027 рр. програма INTERREG спрямована на фінансування проєктів, що відповідають таким цілям: більш конкурентоспроможна та розумна Європа (підтримка інновацій, цифровізації, розвитку малого та середнього бізнесу); зелений перехід (сприяння екологічній стійкості, зменшенню викидів вуглецю); краще транспортне та цифрове забезпечення; соціальна та інклюзивна Європа (підтримка освіти, охорони здоров'я, соціальної інтеграції); Європа ближча до громадян (розвиток місцевих ініціатив); краще публічне управління; безпечна Європа у відповідь на нові виклики безпеки.

Нові глобальні виклики, а також нові геополітичні пріоритети ЄС призвели до прийняття у квітні 2025 р. Європейською Комісією модернізованої політики згуртованості (Interreg Europe). Окрім цього було змінено пріоритети інвестиційної політики, що ураховують принцип солідарності політики згуртованості: конкурентоспроможність, посилення оборони, забезпечення доступного житла, підвищення водостійкості, прискорення енергетичного переходу та розкриття потенціалу кожної території ЄС. Наприклад, запланована реалізація проєкту RESUREXION (Development of a multilevel Resilience Strategy for Urban areas and River basins to extreme weather conditions, 01.05.2025 – 31.07.2029). Бюджет проєкту «Розробка багаторівневої стратегії стійкості міських територій та річкових басейнів до екстремальних погодних умов» становить 2,1 млн. євро, до його виконання буде залучено дев'ять стратегічних партнерів. Основний результат проєкту – вплив на управління водними ресурсами в міських та водозбірних районах з метою реалізації довготривалої кліматичної стійкості до екстремальних погодних явищ.

Інший проєкт S3ADAPT – Integration of smart specialization strategies into climate change adaptation policy (01.05.2025 – 31.07.2029), на фінансування якого виділено 2,0 млн євро. S3ADAPT має забезпечити інтеграцію Стратегії розумної спеціалізації (S3) з політикою адаптації до зміни клімату для сприяння сталому регіональному розвитку та ефективній адаптації. Основний результат проєкту – створити стратегічну основу для адаптації бізнес-моделей підприємств до нових викликів (наприклад, зміни доступності ресурсів) та підтримки інновацій для пом'якшення негативного впливу на клімат. Реалізація проєкту дасть змогу зменшити економічні, екологічні та соціальні витрати, пов'язані з нездатністю адаптуватися до зміни клімату в ЄС у період з 2020 по 2050 рік. З оцінками фахівців ці витрати до 2050 р. можуть зрости у 2,5 рази (до 250 мільярдів євро на рік).

Одним з важливих завдань європейської регіональної політики згуртованості є оцінювання її впливів у загальноєвропейському та субрегіональному розрізі, встановлення масштабів диференціації її ефектів у сільських та міських районах; визначення географічних, технічних та функціональних особливостей регіонів, що задіяні у проєктах. При цьому виявлені особливості функціональних та адміністративних регіональних територій може змінювати конкретні цілі європейської політики та, водночас, її інструменти та моделі реалізації [2]

Для реалізації інноваційних проєктів дуже важливо урахувати технологічні профілі територій, де ці проєкти плануються до реалізації. Виділяють типи інноваційної співпраці у рамках, що впливають на успішність міжрегіональних інноваційних проєктів [13]: (1) технологічна близькість, що потребує чіткого визначення відмінності між технологічною подібністю та технологічною

взаємодоповнюваністю регіонів; (2) горизонтальна та вертикальна взаємодоповнюваність, де під горизонтальною взаємодоповнюваністю розуміють ступінь ефективного поєднання технологій у дослідженнях та розробках (технологічна спорідненість), а вертикальна, відповідно, розглядається через ступінь взаємозалежності між розробниками (лідерами) технологій та тими, хто їх використовує (послідовниками). Якщо технологічна взаємодоповнюваність регіонів у рамках проєктів впливає на кількісні показники співпраці між регіонами, то технологічна подібність партнерів проєктів має більший вплив на інтенсивність міжрегіональної співпраці [13]. Проте якщо горизонтальна взаємодоповнюваність позитивно впливає лише на співпрацю в проєктах ЄС, то вертикальна взаємодоповнюваність негативно впливає на якісні результати співпраці (у тому числі спільні патенти, проєкти ЄС). Ці результати мають враховуватися під час розроблення та реалізації стратегій та проєктів зі смарт-спеціалізації регіонів. Це дасть змогу одержати синергетичний ефект від міжрегіональної співпраці, визначити цілі та стимули цієї взаємодії.

Результативність регіональної інноваційної політики визначається і завданнями побудови Стратегії розумної спеціалізації (S3), що вимагає від країн та регіонів ЄС чіткого визначення кількості галузей спеціалізації. Це є основою вибору пріоритетів інноваційної діяльності країн та їх фінансування (як державного, так і приватного); унеможливорює дублювання досліджень та інновацій і розпорошення фінансових ресурсів; сприяє побудові на цій основі більш ефективної регіональної інноваційної політики; дає змогу розвивати на цій основі міжрегіональні відносини та урахувати особливості інших регіонів ЄС щодо стратегії розвитку та вибору галузей смарт-спеціалізації (міжрегіональні зв'язки та взаємодоповнення). Це може сприяти економії від масштабу діяльності та скоротити витрати на інноваційну діяльність.

Основними критеріями фінансування таких регіональних проєктів є: якість проєктів; досконалість ініціаторів у дослідженнях та інноваціях; наявність не менше трьох партнерів з трьох країн ЄС або асоційованих держав. Отже, об'єднання пов'язаних знань у рамках інноваційних регіональних проєктів може збільшити потенційні вигоди, а також знизити невизначеність щодо їх результатів, тоді як залучення більшої кількості різних учасників може збільшити витрати на співпрацю та координацію цих досліджень як у регіонах, так і в рамках країн ЄС у цілому [13].

Аналіз досліджень щодо ефективності функціонування структурних фондів ЄС показує, що стратегія розумної спеціалізації держав-членів ЄС та регіонів потребує удосконалення [14]. Це стосується суттєвої диференціації та нерівномірного розподілу фінансових ресурсів європейських структурних фондів, а також невідповідності між запланованим, затвердженим та фактично отриманим фінансуванням на пріоритетні напрямки в рамках національної та регіональних стратегій розумної спеціалізації. Встановлено, що слаборозвинені європейські регіони поки що не здатні генерувати потужні інновації, які б стимулювали зростання ВВП. Це вимагає подальшого вдосконалення механізмів, інструментів, джерел фінансування смарт-спеціалізації регіонів та забезпечення їх територіальної згуртованості. Отже, варто поєднувати фінансову підтримку, що надається структурними фондами ЄС, з іншими джерелами та інструментами фінансування, а також покращувати інституційну та інфраструктурну базу регіонального розвитку.

Конструювання європейської території з точки зору розвитку та єдності регіонів ЄС є певним викликом для різних європейських політик. Наприклад, потребують удосконалення механізми визначення пріоритетів розвитку держав-членів ЄС та їх регіонів («знизу вгору» чи «зверху вниз»), атакж підвищення рівня адаптації регіонів до нових реалій та впливів попри збереження історичної інерції щодо розвитку насамперед центральних районів ЄС, міських регіонів або центрів чи інфраструктурних коридорів регіонів, збереження певної «ізоляції» віддалених та периферійних регіонів. Зберігається певний дисбаланс у реалізації регіональних проєктів щодо локалізації, мотивації та змісту європейської політики згуртованості. Ці особливості вирішуються в рамках програм INTERREG протягом останніх 30 років; проте виклики все ще величезні, і інституційна підтримка все ще потрібна.

Важливим результатом такої політики є формування регіональних та міжрегіональних інноваційних екосистем. Відбувається системна підтримка розвитку стартапів, малого і середнього бізнесу з проривними інноваційними цілями та ідеями (проєкти SMARTY, InnoHEI, PASSPARTOOL) щодо зеленої та цифрової трансформації. Ці проєкти є основою формування європейської інноваційної екосистеми у цілому як механізму розвитку інноваційних технологій та співпраці між регіонами. Цікавим та перспективним для розвитку смарт-спеціалізації в ЄС є проєкт створення Європейської

мережі закладів вищої освіти (ENIHEI), з 38 інноваційних університетів, що має забезпечити роль ЄС як світового інноваційного лідера. Метою проєкту є сприяння обміну знаннями, ідеями та досвідом щодо того, яким чином вища освіта може сприяти розвитку інноваційної культури, креативності, підприємництва та талантів.

Азійський регіон в останні роки стрімко розвивається, але його досвід принципово відрізняється від досвіду ЄС. Країни цього регіону стають впливовими гравцями на світових ринках та у геополітичному просторі. Проаналізуємо найбільші проєкти та ініціативи, що реалізуються в Азійському регіоні.

Розглянемо ініціативу КНР «Один пояс, один шлях», її проміжні підсумки, виклики, перспективи. Belt and Road Initiative (BRI) вперше була озвучена китайським керівництвом у 2013 р. як масштабний інфраструктурний проєкт приблизною вартістю 1 трлн дол. Його реалізація сприяла перетворенню Китаю в одного з найбільших інвесторів та кредиторів у світі, який конкурує з МВФ, Світовим банком та іншими міжнародними фінансовими організаціями. Слід відмітити, що вплив КНР на країни, які беруть участь у проєкті, постійно збільшується.

Китай почав активно нарощувати обсяги вихідних прямих іноземних інвестицій (ПІІ), розширювати їх географію. До 2016 р. обсяг ПІІ досяг майже 200 млрд дол. Однак з цього часу обсяги китайських інвестицій почали скорочуватися, а у 2020 р. зменшилася і частка Китаю в світових об'ємах ПІІ з піку в 14,5%, досягнутого в 2018 р., до 8,9% [14].

Головними проблемами і викликами для КНР в останні роки стали: торговельна війна зі США, поширення антикитайських настроїв, обережність країн світу щодо залучення китайських ПІІ, а також труднощі з реалізацією BRI через пандемію COVID-19. Створює певні ризики для BRI і ситуація в Гонконгу та ускладнення відносин з Індією, яка не підтримує реалізацію цього проєкту в Південній Азії.

Одна з ключових переваг BRI – її гнучкість, що дає можливість швидко адаптуватися під нові цілі та задачі. Це можна прослідкувати на прикладі роботи Азійського банку інфраструктурних інвестицій, який був створений одночасно з BRI. Наприклад, у 2020 р. банк почав робити акцент не на інфраструктурні проєкти, як до цього, а на підтримку країн у подоланні наслідків пандемії COVID-19 та інвестицій в охорону здоров'я. Найбільшими отримувачами допомоги стали Індія, Індонезія, Казахстан та Філіппіни [15].

У 2020 р. Китай зосередився на посиленні вимог до кредиторів та запровадженні жорсткіших процедур відбору проєктів у рамках Belt and Road Initiative, обираючи стратегічно важливіші та економічно доцільніші з них. У нових умовах він отримав багато запитів на перевірку зобов'язань за кредитними виплатами, що створило додаткові ризики. Наприклад, Малайзія змогла отримати зниження вартості проєкту East Coast Rail Link приблизно на 30% [6].

Але, слід відзначити, що у рамках BRI немає єдиного офіційного списку проєктів і списку країн-офіційних учасників. Тому оцінки масштабів BRI можуть сильно відрізнятися. За одними джерелами в рамках BRI реалізовано або реалізується 118 проєктів [16], за іншими – 374 [17]. Китай підписав понад 200 документів про співробітництво в рамках проєкту з 138 країнами і 30 – з міжнародними організаціями [18].

За оцінкою Світового банку, загальні інвестиції у проєкти BRI можуть скласти 575 млрд дол. [19]. Китай надає перевагу проєктам у сфері транспортної та енергетичної інфраструктури, міського будівництва, а також створення спеціальних економічних зон. Лідерами за кількістю проєктів BRI є Пакистан, Індонезія, М'янма та Нігерія. Серед проєктів BRI є декілька найбільших, вартість кожного з яких перевищує 10 млрд дол.: будівництво міста на штучному острові Melaka Gateway в Малайзії (10,5 млрд дол.); будівництво залізничних магістралей Лагос–Калабар в Нігерії (11 млрд дол.); East Coast Rail Link в Малайзії (10,3 млрд дол.) та ін.

Важливим партнером ініціативи є Пакистан, де реалізується великий проєкт BRI – будівництво ГЕС «Карот», а також плануються нові проєкти в рамках китайсько-пакистанського економічного коридору, який є частиною Belt and Road Initiative. Їх загальний обсяг оцінюється в 62 млрд дол. [20].

У 2018 р. почали говорити про альтернативні проєкти з боку США, Японії, Австралії, Індії, які обговорювали запуск Індо-Тихоокеанської інфраструктурної ініціативи (ІТІІ) [21]. У 2019 р. США, Японія та Австралія оголосили про реалізацію спільного проєкту в Папуа-Новій Гвінеї, у рамках якої сторони повинні були виділити кредит у розмірі 1 млрд дол. [7]. Слід наголосити на тому, що конкуренція між Китаєм та США позитивно вплинула на інфраструктурний розвиток регіону і спроможність

прискорити економічний розвиток країн, де реалізуються відповідні проекти. Вона стимулює обидві сторони для реалізації найбільш ефективних проектів і надання країнам-реципієнтам більш вигідних умов.

Для ЄС важливо чітко сформулювати єдину політику та формат співпраці з КНР, ураховуючи наміри останнього посилити вплив на держави-учасниці проекту «Один пояс, один шлях», а також реагуючи на неоднозначну реакцію Китаю на військове вторгнення РФ в Україну і продовження відносин з Росією.

У 2012 р. була розпочата «Ініціатива 16 + 1» (КНР та держави Центральної і Східної Європи, з яких 11 – члени ЄС), яка згодом була приєднана до BRI. Вона акцентувала увагу на інвестуванні капіталу в новітні європейські технології і стратегічні ресурси в провідних країнах Європи у поєднанні з реалізацією потужних інфраструктурних проектів для відносно слабших гравців (наприклад такі проекти, як модернізований порт Пірей у Греції та залізнична лінія «Будапешт – Белград» в Угорщині) [22].

Першою з країн G7 приєдналася до проекту «Один пояс, один шлях» у 2019 р. Італія, яка підписала з КНР відповідний меморандум про взаєморозуміння. Одночасно було укладено 29 частин проекту загальною вартістю близько 3 млрд дол. Але в липні 2023 р. італійський уряд оголосив про наміри вийти з китайської ініціативи. Основною причиною цього було названо низьку ефективність проектів у рамках BRI.

За оцінками експертів ЄС, загальний економічний ефект від реалізації BRI неоднозначний. З одного боку, має місце успішна реалізація певних проектів, а з іншого – можна відмітити розвиток таких негативних тенденцій, як зростання кредитної залежності держав – партнерів BRI [14], використання «дипломатії боргової пастки», порушення правил і стандартів ЄС щодо раціонального управління проектами, вплив на місцеву владу [22] тощо.

Хвилюючись про зростаючий вплив та конкуренцію КНР, лідери G7 на чолі з США у 2021 р. оголосили про початок ініціативи Build Back Better World Initiative (B3W) – інвестиційного проекту в інфраструктуру країн із середнім і низьким рівнем доходів. Але обсяги інвестування були не значні, лише 6 млн дол. на рік. Тому через рік з'ясувалося, що ця ініціатива не спроможна скласти серйозну конкуренцію BRI.

Тому у 2022 р. B3W було реорганізовано у Партнерство G7 для глобальної інфраструктури та інвестицій (The G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment, PGII) вартістю 600 млрд дол. Внесок ЄС у вигляді приватних і державних інвестицій склав понад половину цієї суми (інвестиційна програма ЄС Global Gateway становила 333 млрд дол.) [24]. Західна альтернативна китайським інвестиціям і позикам модель має сенс. Але, на відміну від ініціативи «Один пояс, один шлях», до потенційних учасників ставляться досить жорсткі вимоги, зокрема щодо доброчесності, соціальної відповідальності, впливу на довкілля і клімат, що стримує позичальників та учасників цієї ініціативи.

В Узбекистані у квітні 2025 р. на найвищому рівні відбувся Перший саміт «ЄС – Центральна Азія». Він був спрямований на реалізацію Стратегії ЄС для Центральної Азії (ЦА), ухваленої у 2019 р. Обговорювалися як питання активізації інтеграційних зв'язків між державами регіону, так і багатосторонні формати за участю позарегіональних гравців, зокрема формат «ЄС – Центральна Азія», які можуть закласти основу нової архітектури взаємодії в регіоні [25].

ЄС виділять 12 млрд. євро на реалізацію чотирьох основних напрямів в межах проекту Global Gateway для держав Центральної Азії: транспорт (інвестування 10 млрд. євро в розвиток Транскаспійського транспортного коридору); клімат, енергетика та вода (співучасть у будівництві Рогунської та Камбаратинської ГЕС, створення «зеленого поясу» біля Аральського моря); цифровізація (розвиток доступу до супутникового інтернету); критична сировина (створення місцевих ланцюжків вартості для найважливіших корисних копалин) [26].

ЄС та країни Центральної Азії планують вивести міжрегіональні відносини на новий стратегічний рівень [27]. Основні напрями співпраці та нові проекти будуть спрямовані на: розв'язання спільних безпекових проблем; підтримку миру в Україні та співпраці щодо недопущення порушення санкцій; реалізацію проектів критичної інфраструктури вздовж Середнього коридору та ін.

Однією з перспектив розроблення нової ініціативи співпраці між ЄС та державами Центральної Азії є співпраця в сфері критичної сировини. Зокрема, ЄС та Казахстан підписали Дорожню карту на період 2025–2026 рр. щодо виконання Меморандуму про взаєморозуміння стосовно критично важливої сировини, акумуляторів і екологічно чистого водню від 8 листопада 2022 р. Цей документ

передбачає підтримку спільно визначених інвестиційних проєктів [28]. Було вирішено зміцнювати такі сфери діяльності, як геологічна розвідка, дослідження та інновації, освіта, впровадження екологічних і соціальних стандартів тощо.

Висновки. Таким чином, слід наголосити, що для України важливо в перспективі бути залученою до таких інфраструктурних ініціатив і проєктів, що регіональними і міжрегіональними інноваційними проєктами та ініціативами, що пов'язані з Європейським та Азійським розвитком. В умовах прискорення інтеграції України в ЄС важливо врахувати пріоритети регіональної політики Європи. Сучасні територіальна політика в Європі є достатньо чітко визначеною, має значні ресурси, спеціальні інструменти, чіткі цілі, зосереджені на територіальній згуртованості, сталому розвитку та зміні клімату. Разом з тим, реалізація європейських регіональних проєктів супроводжується низкою бар'єрів та перешкод, що пов'язані з такими факторами: міжрегіональні відмінності (географічні, фізичні, функціональні, ментальні бар'єри та відповідно асиметрії, які вони породжують; периферійність відносно європейських та регіональних центрів розвитку; сформовані регіональні технологічні профілі та їх відмінності для побудови інноваційної політики тощо).

У той же час, слід наголосити, що для України важливо в перспективі бути залученою до азійських інфраструктурних ініціатив і проєктів, що дозволить їй збільшити масштаби експорту до активно зростаючого ринку Центральної Азії (середнє зростання ВВП – 6%). Потенційно, фінансові ресурси, які пропонує ініціатива КНР «Один пояс, один шлях», також можуть бути одним із джерел інвестицій в Україну для повоєнної відбудови. Але необхідно зважати на всі ризики, зокрема спричинені відношенням до таких кроків наших західних партнерів як з Європи, так і США. Подальші дослідження доцільно спрямувати на вивчення особливостей і наслідків нової хвилі світових торговельних війн, зокрема між США та КНР, та їх впливу на реалізацію проєктів в Азійському регіоні та країнах ЄС. Також важливо продовжити моніторинг перспектив реалізації нових проєктів у досліджуваних регіонах

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Annette L. The European Commission as an engine for international cooperation. *Ingenta Connect*. Impact, 2025 (1), pp. 60–61. DOI: <https://doi.org/10.21820/23987073.2025.1.60>
2. Domonkos, Livia Bott; Pawera, René; Šrúťová, Radoslava. Selected aspects of regional development of interreg cross-border project management influencing disparities. *Ad Alta: Journal of Interdisciplinary Research*. 2024, 14.1.
3. Ribeiro Hoffmann, A., Sandrin, P., & Doukas, Y. E. Climate Change in Regional Perspective: European Union and Latin American Initiatives, Challenges, and Solutions. *Springer Nature*. 2024. P. 190.
4. Javier Martín-Uceda and Joan Vicente Ruffi. Territorial Development and Cross-Border Cooperation: A Review of the Consequences of European INTERREG Policies on the Spanish–French Border (2007–2020). *Sustainability* 2021. 13 (21), 12017. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132112017>
5. Storonyanska, I. Z., & Benovska, L. Ya. (2023). Nova rehional'na polityka YeS: osoblyvosti realizatsiyi v konteksti suchasnykh vyklykiv ta ryzykiv [The new EU regional policy: implementation features in the context of modern challenges and risks]. In *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrayiny [Socio-Economic Problems of the Modern Period of Ukraine]*. Vol. 159 (1) (pp. 3–11). DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-1-1>
6. Sipalan J. China, Malaysia Restart Massive “Belt and Road” Project after Hiccups. *Reuters*, 25.07.2019. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-malaysia/china-malaysia-restart-massive-belt-and-road-project-after-hiccups-idUSKCN1UK0DG> (дата звернення 13.04.2025)
7. Kodachi H. Japan, US and Australia Begin Own “Belt and Road” in South Pacific. *Nikkei Asia*, 25.06.2019. Available at: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-US-and-Australia-begin-own-Belt-and-Road-in-South-Pacific> (дата звернення 10.04.2025).
8. Tagliapietra, S. (2024). The European Union's Global Gateway: An institutional and economic overview. *The World Economy*. 47, 1326–1335. DOI: <https://doi.org/10.1111/twec.13551>
9. Комеліна О., Кондратьєва Г. Європейський досвід організаційно-правового забезпечення сталого просторового розвитку. *Економіка і регіон*. №2 (89). 2023. С. 23–30. DOI: [https://doi.org/10.26906/eip.v0i2\(89\)](https://doi.org/10.26906/eip.v0i2(89))
10. The Territorial Agenda of the European Union towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions. *European Union*. 2007. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_agenda_leipzig2007.pdf (дата звернення 13.04.2025)
11. Agenda Territorial de la Union Europea 2020. Hacia una Europa Integradora, Inteligente y Sostenible de Regiones Diversas. *European Commission*, Luxembourg. 2011, pp. 1–17.
12. Сторонянська І., Мельник М., Лещух І., Щехлюк С., Мединська Т. Ефективність фінансування реалізації регіональних стратегій смарт-спеціалізації зі структурних фондів ЄС. *Європейський журнал сталого розвитку*. №10 (2). 2021. С. 241. DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2021.v10n2p241>
13. Diego D'Adda and Donato Iacobucci and Francesco Perugini Regional technological profiles and collaborations: An empirical analysis of joint patents and EU-funded projects. *Papers in Regional Science*, volume 104. №1. Pages 100073. 2025. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.pirs.2024.100073>

14. Horn Sebastian, Parks Bradley C., Reinhart Carmen M., Trebesch Christoph. China as an International Lender of Last Resort. *Working Paper*. No. 124. Williamsburg. Mar 28, 2023. 41 p. Available at: <https://www.aiddata.org/publications/china-as-an-international-lender-of-last-resort> (дата звернення 14.04.2025)
15. *Asian Infrastructure Investment Bank: Our Projects*. Available at: <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved> (дата звернення 13.04.2025)
16. *BRI Projects*. Available at: <https://www.beltroad-initiative.com/projects/> (дата звернення 12.04.2025)
17. *Belt and Road*. Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/database/initiatives/one-belt-one-road/fb5c5a09-2dba-48b9-9c2d-4434511893c8/> (дата звернення 13.04.2025)
18. *List of countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the “Belt and Road”*. 12.04.2020. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm> (дата звернення 13.04.2025).
19. Belt and Road economics: opportunities and risks of transport corridors. *World Bank*. 2020. 167 p. P.5. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (дата звернення 11.04.2025).
20. Qadir S. CPEC: another Marshall Plan? This Is a Mere Indication of Gwadar’s Significance for China and CPEC. *Tribune*, 25.01.2017. Available at: <https://tribune.com.pk/story/1306921/cpec-another-marshall-plan> (дата звернення 11.04.2025).
21. Rajah R. *Mobilizing the Indo-Pacific Infrastructure Response to China’s Belt and Road Initiative in Southeast Asia*. April 2020. 15 p. Available at: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/04/FP_20200429_mobilize_compete_rajah.pdf (дата звернення 13.04.2025).
22. *Європейські перспективи китайського проекту «Один пояс, один шлях»*. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/evropeyski-perspektyvy-kytayskoho-proektu-odyn-poyas-odyn> (дата звернення 10.04.2025).
23. Zeneli Valbona. Countering Beijing’s Regional Influence. *Per Concordiam*. 17 November 2022. Available at: <https://perconcordiam.com/china-in-the-balkans/> (дата звернення 10.04.2025).
24. *Європейські перспективи китайського проекту «Один пояс, один шлях»*. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/evropeyski-perspektyvy-kytayskoho-proektu-odyn-poyas-odyn> (дата звернення 12.04.2025).
25. Ярмоленко В. 3–4 квітня 2025 р. було проведено Перший саміт «ЄС-Центральна Азія» за участю керівництва Євросоюзу та глав держав Азійського регіону. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/pershyu-samit-yes-tsentralna-aziya-heopolitychnyy-kontekst> (дата звернення 12.04.2025).
26. Press statement by President von der Leyen with President Costa following the first EU-Central Asia Summit. *European Commission*. 4 April 2025. Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_25_979& (дата звернення 12.04.2025).
27. Joint Declaration following the First European Union-Central Asia Summit. 4 April 2025. Samarkand, Uzbekistan. Available at: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7745-2025-REV-1/en/pdf> (accessed 13.04.2025).
28. Kazakhstan and the EU take the next step in their cooperation on critical raw materials. *Delegation of the European Union to the Republic of Kazakhstan*. 4.04.2025. Available at: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/kazakhstan/kazakhstan-and-eu-tak> (дата звернення 13.04.2025).

REFERENCES:

1. Annette, L. (2025). *The European Commission as an engine for international cooperation*. Ingenta Connect. Impact, 2025 (1), pp. 60–61. DOI: <https://doi.org/10.21820/23987073.2025.1.60>
2. Domonkos, L. B., Pawera, R., & Šrúťová, R. (2024). *Selected aspects of regional development of Interreg cross-border project management influencing disparities*. *Ad Alta: Journal of Interdisciplinary Research*, 14 (1).
3. Ribeiro Hoffmann, A., Sandrin, P., & Doukas, Y. E. (2024). *Climate Change in Regional Perspective: European Union and Latin American Initiatives, Challenges, and Solutions*. Springer Nature, p. 190.
4. Martín-Uceda, J., & Rufi, J. V. (2021). *Territorial Development and Cross-Border Cooperation: A Review of the Consequences of European INTERREG Policies on the Spanish–French Border (2007–2020)*. *Sustainability*, 13 (21), 12017. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132112017>
5. Storonyanska, I. Z., & Benovska, L. Ya. (2023). Nova rehional'na polityka YeS: osoblyvosti realizatsiyi v konteksti suchasnykh vyklykiv ta ryzykiv [The new EU regional policy: Implementation features in the context of modern challenges and risks]. *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrayiny* [Socio-Economic Problems of the Modern Period of Ukraine], Vol. 159(1), pp. 3–11. DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-1-1>
6. Sipalan, J. (2019, July 25). *China, Malaysia restart massive “Belt and Road” project after hiccups*. *Reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-malaysia/china-malaysia-restart-massive-belt-and-road-project-after-hiccups-idUSKCN1UK0DG> (accessed 13.04.2025)
7. Kodachi, H. (2019, June 25). *Japan, US and Australia begin own “Belt and Road” in South Pacific*. *Nikkei Asia*. Available at: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-US-and-Australia-begin-own-Belt-and-Road-in-South-Pacific> (accessed 10.04.2025)
8. Tagliapietra, S. (2024). *The European Union's Global Gateway: An institutional and economic overview*. *The World Economy*, 47, pp. 1326–1335. DOI: <https://doi.org/10.1111/twec.13551>

9. Komelina, O., & Kondratieva, H. (2023). Yevropeyskyi dosvid orhanizatsiino-pravovoho zabezpechennia staloho prostorovoho rozvytku [European experience in organizational and legal support for sustainable spatial development]. *Ekonomika i rehion* [Economy and Region], no. 2 (89), pp. 23–30. DOI: [https://doi.org/10.26906/eir.v0i2\(89\)](https://doi.org/10.26906/eir.v0i2(89))
10. European Union. (2007). *The Territorial Agenda of the European Union towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions*. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_agenda_leipzig2007.pdf (accessed 13.04.2025)
11. European Commission. (2011). *Agenda Territorial de la Union Europea 2020. Hacia una Europa Integradora, Inteligente y Sostenible de Regiones Diversas*. Luxembourg, pp. 1–17.
12. Storonyanska, I., Melnyk, M., Leshchukh, I., Shchekhliuk, S., & Medynska, T. (2021). Efektyvnist' finansuvannia realizatsii rehional'nykh stratehii smart-spetsializatsii zi strukturnykh fondiv YeS [Effectiveness of financing regional smart specialization strategies from EU structural funds]. *Yevropeyskyi zhurnal staloho rozvytku* [European Journal of Sustainable Development], no. 10 (2), p. 241. DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2021.v10n2p241>
13. Storonyanska, I., Melnyk, M., Leshchukh, I., Shchekhliuk, S., & Medynska, T. (2021). Ефективність фінансування реалізації регіональних стратегій смарт-спеціалізації зі структурних фондів ЄС [Effectiveness of financing regional smart specialization strategies from EU structural funds]. *Європейський журнал сталого розвитку*, № 10 (2), с. 241. DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2021.v10n2p241>
13. D'Adda, D., Iacobucci, D., & Perugini, F. (2025). *Regional technological profiles and collaborations: An empirical analysis of joint patents and EU-funded projects*. *Papers in Regional Science*, 104 (1), Article 100073. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.pirs.2024.100073>
14. Horn, S., Parks, B. C., Reinhart, C. M., & Trebesch, C. (2023). *China as an international lender of last resort*. Working Paper, No. 124. Williamsburg. 41 p. Available at: <https://www.aiddata.org/publications/china-as-an-international-lender-of-last-resort> (accessed 14.04.2025)
15. Asian Infrastructure Investment Bank. (n.d.). *Our projects*. Available at: <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved> (accessed 13.04.2025)
16. BRI Projects. Available at: <https://www.beltroad-initiative.com/projects/> (accessed 12.04.2025)
17. Belt and Road. Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/database/initiatives/one-belt-one-road/fb5c5a09-2dba-48b9-9c2d-4434511893c8/> (accessed 13.04.2025)
18. List of countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the “Belt and Road”. 12.04.2020. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm> (accessed 13.04.2025)
19. Belt and Road economics: opportunities and risks of transport corridors. World Bank. 2020. 167 p. p. 5. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (accessed 11.04.2025)
20. Qadir, S. (2017, January 25). CPEC: another Marshall Plan? This Is a Mere Indication of Gwadar's Significance for China and CPEC. *Tribune*. Available at: <https://tribune.com.pk/story/1306921/cpec-another-marshall-plan> (accessed 11.04.2025)
21. Rajah, R. (2020, April). Mobilizing the Indo-Pacific Infrastructure Response to China's Belt and Road Initiative in Southeast Asia. 15 p. Available at: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/04/FP_20200429_mobilize_compete_rajah.pdf (accessed 13.04.2025)
22. European perspectives on the Chinese project “One Belt, One Road”. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/evropeyski-perspektyvy-kytayskoho-proektu-odyn-poyas-odyn> (accessed 10.04.2025)
23. Zeneli, V. (2022, November 17). Countering Beijing's Regional Influence. *Per Concordiam*. Available at: <https://perconcordiam.com/china-in-the-balkans/> (accessed 10.04.2025)
24. European perspectives on the Chinese project “One Belt, One Road” Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/evropeyski-perspektyvy-kytayskoho-proektu-odyn-poyas-odyn> (accessed 12.04.2025)
25. Yarmolenko, V. (2025, April 3-4). The First EU-Central Asia Summit with participation of EU leadership and Asian region heads. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/pershyi-samit-yes-tsentralna-aziya-heopolitychnyy-kontekst> (accessed 12.04.2025)
26. European Commission. (2025, April 4). Press statement by President von der Leyen with President Costa following the first EU-Central Asia Summit. Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_25_979 (accessed 12.04.2025)
27. Joint Declaration following the First European Union-Central Asia Summit. (2025, April 4). Samarkand, Uzbekistan. Available at: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7745-2025-REV-1/en/pdf> (accessed 13.04.2025)
28. Delegation of the European Union to the Republic of Kazakhstan. (2025, April 4). Kazakhstan and the EU take the next step in their cooperation on critical raw materials. Available at: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/kazakhstan/kazakhstan-and-eu-tak...> (accessed 13.04.2025)

УДК 332:339.9

JEL E60, R19

Комеліна Ольга Володимирівна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту і логістики, Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка». **Чичкало-Кондрацька Ірина Борисівна**, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та туризму, Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка». **Оболєнський Олексій Юрійович**, доктор економічних наук, професор, професор кафедри регіоналістики та туризму, Київський національний університет імені Вадима Гетьмана. **Світовий досвід реалізації регіональних і міжрегіональних інноваційних проєктів та ініціатив.**

У статті проаналізовано світовий досвід реалізації регіональних та міжрегіональних проєктів, що, як правило, є реакцією країн та регіонів на глобальні, у тому числі геополітичні виклики, посилення впливу проривних інновацій. Послідовно розкрито еволюцію найбільших інноваційних проєктів та ініціатив країн Європейського і Азійського регіонів та механізми їх реалізації, їх вплив на зміну формату міжнародної конкуренції та конфігурації регіональних, міжрегіональних, глобальних відносин. Проаналізовано найбільш важливі регіональні та міжрегіональні проєкти країн ЄС, що насамперед пов'язані із підтримкою проривних інновацій, сталого розвитку та цифрової трансформації. Сучасна інноваційна політика ЄС спрямована на пошук інноваційних рішень для соціальних, екологічних та економічних викликів. Це супроводжується формуванням регіональних та міжрегіональних інноваційних екосистем, системною підтримкою розвитку стартапів, малого і середнього бізнесу з проривними цілями та ідеями. Розглянуто еволюцію та поточний стан реалізації ініціативи КНР «Один пояс, один шлях» (Belt and Road Initiative (BRI)). Визначено її головні досягнення та проблеми. Зокрема, викликами стали торговельна війна зі США, пандемія COVID-19, що примусило Китай вдатися до жорсткіших процедур відбору проєктів у рамках Belt and Road Initiative, обираючи стратегічно важливіші та економічно доцільніші. Це сприяло перетворенню Китаю в одного з найбільших інвесторів і кредиторів у світі та збільшенню його впливу в Азійському регіоні. Окреслено Європейські перспективи проєкту BRI. Розглянуто ініціативи ЄС, США, G7 та інших країн, спрямовані на створення конкуренції китайському проєкту та зменшення ролі КНР у світовій економіці. Проаналізовано новий формат «Центральна Азія +», зокрема «ЄС-Центральна Азія», який оголошено у 2025 році, що може сприяти побудові нової архітектури взаємодії в Азійському регіоні.

Ключові слова: регіональні проєкти, міжнародні проєкти, Європейський Союз, Азія, Китай, регіональна інноваційна політика, регіональні інноваційні екосистеми.

UDC 332:339.9

JEL E60, R19

Olha Komelina, Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Management and Logistics, National University "Yuri Kondratyuk Poltava Polytechnic". **Iryna Chychkalo-Kondratska**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of International Economic Relations and Tourism, National University "Yuri Kondratyuk Poltava Polytechnic". **Oleksii Obolenskyi**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Regional Studies and Tourism, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman. **World experience in implementing regional and interregional innovation projects and initiatives.**

This article explores global practices in implementing regional and interregional projects, which typically emerge as responses by countries and regions to global (including geopolitical) challenges, the growing influence of innovation, and the demand for breakthrough technological solutions. It traces the development of major innovation-driven initiatives across European and Asian nations, highlighting the strategies used to implement them and their impact on reshaping international competition and transforming regional, interregional, and global relations. Special attention is given to key European Union projects focused on advancing disruptive innovations, sustainable development, and digital transformation. The EU's contemporary innovation policy aims to address pressing societal, environmental, and economic challenges through approaches such as Industry 4.0, smart specialization, and sustainability. This policy is supported by the formation of innovation ecosystems at both regional and interregional levels and systematic support for startups and SMEs working on breakthrough technologies. Projects such as SMARTY exemplify efforts to foster green and digital transitions, contributing to the broader development of the European innovation ecosystem and promoting interregional cooperation. The paper also examines the evolution and current status of China's Belt and Road Initiative (BRI), identifying its major accomplishments and emerging difficulties. Factors such as the trade conflict with the United States and the COVID-19 pandemic have prompted China to adopt stricter criteria for project selection under BRI, prioritizing initiatives of strategic and economic significance. As a result, China has strengthened its role as a major global investor and creditor, particularly within the Asian region. The article further evaluates BRI's potential trajectory

in Europe and considers alternative initiatives launched by the EU, the United States, G7 countries, and others aiming to counterbalance China's global economic influence. Finally, the article reviews the newly announced "Central Asia +" framework – including the "EU–Central Asia" initiative introduced in 2025 – which may pave the way for a renewed structure of regional cooperation in Asia.

Key words: regional projects, international projects, European Union, Asia, China, regional innovation policy, regional innovation ecosystems.