

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЕВРОПЕЙСКИХ И АЗИАТСКИХ СТРАНАХ В 2023–2025 ГОДАХ

И. Ю. Мерзлов

Пермский государственный национальный исследовательский университет, Пермь, Россия
e-mail: imerzlov@ya.ru

Аннотация. Настоящая статья представляет собой комплексный сравнительный анализ ключевых тенденций в сфере государственно-частного партнерства (ГЧП), наблюдавшихся в европейских и азиатских странах в период 2023–2025 годов. Данный временной отрезок характеризуется уникальным сочетанием глобальных вызовов, включая необходимость завершения постпандемического восстановления, обострение климатического кризиса, геополитическую нестабильность и ускорение цифровой трансформации, которые оказывают дифференцированное воздействие на модели ГЧП в исследуемых регионах. Основываясь на системном анализе данных авторитетных международных организаций (Европейская Комиссия, Европейский инвестиционный банк (EIB), Азиатский банк развития (ADB), ОЭСР, Всемирный банк), национальных стратегических документов ключевых стран (Германия, Франция, Великобритания, Скандинавия, Китай, Индия, Япония, Южная Корея, Сингапур, АСЕАН) и рецензируемых академических публикаций, исследование выявляет существенную дивергенцию в приоритетах, механизмах реализации и фокусировке проектов ГЧП.

Исследование демонстрирует, что европейский подход к ГЧП в указанный период все более концентрируется на роли партнерств как катализатора глубокой структурной трансформации, направленной на достижение климатической нейтральности и цифровизацию общества. Это выражается в доминировании «зеленых» ГЧП (возобновляемые источники энергии (ВИЭ) и циркулярная экономика), проектов цифровой и социальной инфраструктуры, внедрении жестких регуляторных требований к ESG-отчетности и устойчивости жизненного цикла, а также в использовании специализированных финансовых инструментов («зеленые» облигации и смешанное финансирование). В противоположность этому, азиатская модель ГЧП сохраняет фокус на использовании партнерств как инструмента ускоренного экономического роста и преодоления инфраструктурного дефицита. Это проявляется в приоритете крупномасштабных транспортных и энергетических мегапроектов (включая традиционные источники энергии), активном развитии «умных городов» и цифровой инфраструктуры, внедрении инновационных финансовых моделей (InvIT, REIT) и адаптивных регуляторных реформ, направленных на ускорение процессов. При этом интеграция с ESG-принципами остается опциональной.

Статья направлена на восполнение дефицита сравнительных исследований современных трендов ГЧП на межрегиональном уровне. Результаты представленной работы имеют практическое значение для формирования адаптивных стратегий ГЧП, способных отвечать как на глобальные вызовы устойчивого развития, так и на специфические региональные потребности.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), инфраструктура, устойчивое развитие, «зеленая» энергетика, цифровизация, инвестиции.

Для цитирования: Мерзлов И. Ю. Сравнительный анализ тенденций государственно-частного партнерства в европейских и азиатских странах в 2023–2025 годах // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2025. – № 5. – С. 40–50. – <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2025-5-40>.

Original article

COMPARATIVE ANALYSIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP TRENDS IN EUROPEAN AND ASIAN COUNTRIES IN 2023–2025

I. Y. Merzlov

Perm State National Research University, Perm, Russia
e-mail: imerzlov@ya.ru



Abstract. This article presents a comprehensive comparative analysis of key trends in the field of public-private partnerships (PPP) observed in European and Asian countries during the period 2023–2025. This timeframe is characterized by a unique combination of global challenges, including the need to complete post-pandemic recovery, the intensification of the climate crisis, geopolitical instability, and accelerated digital transformation, all of which have a differentiated impact on PPP models in the studied regions.

Based on a systematic analysis of data from authoritative international organizations (European Commission, European Investment Bank (EIB), Asian Development Bank (ADB), OECD, World Bank), national strategic documents of key countries (Germany, France, United Kingdom, Scandinavia, China, India, Japan, South Korea, Singapore, ASEAN), and peer-reviewed academic publications, the study reveals significant divergence in priorities, implementation mechanisms, and focus areas of PPP projects.

The research demonstrates that the European approach to PPP during this period increasingly focuses on partnerships as a catalyst for deep structural transformation aimed at achieving climate neutrality and digitalization of society. This is reflected in the dominance of «green» PPP projects (renewable energy sources and circular economy), digital and social infrastructure projects, the introduction of stringent regulatory requirements for ESG reporting and lifecycle sustainability, as well as the use of specialized financial instruments («green» bonds and blended finance).

In contrast, the Asian PPP model maintains a focus on using partnerships as a tool for accelerated economic growth and overcoming infrastructure deficits. This manifests in the priority of large-scale transport and energy megaprojects (including traditional energy sources), active development of smart cities and digital infrastructure, implementation of innovative financial models (InvIT, REIT), and adaptive regulatory reforms aimed at speeding up processes. Integration with ESG principles remains optional in this model.

The article aims to fill the gap in comparative studies of modern PPP trends at the interregional level. The results have practical significance for shaping adaptive PPP strategies capable of responding to both global sustainable development challenges and specific regional needs.

Keywords: public-private partnership (PPP), infrastructure, sustainable development, green energy, digitalization, investments.

Cite as: Merzlov, I. Y. (2025) [Comparative analysis of public-private partnership trends in European and Asian countries in 2023–2025]. *Intellect. Innovacii. Investicii* [Intellect. Innovations. Investments]. Vol. 5, pp. 40–50. – <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2025-5-40>.

Введение

Государственно-частное партнерство (ГЧП) становится все более распространенным механизмом для развития инфраструктуры по всему миру. Сотрудничество между государственным и частным секторами позволяет объединять ресурсы, опыт и знания для реализации проектов, имеющих важное значение для экономического и социального развития [21]. В условиях растущего спроса на качественную инфраструктуру и ограниченности государственных бюджетов, ГЧП рассматривается рядом авторов как эффективный инструмент для привлечения частных инвестиций и повышения эффективности реализации соответствующих инвестиционных проектов [1].

Актуальность настоящего исследования обусловлена ключевой ролью ГЧП в преодолении инфраструктурных инвестиционных разрывов и продвижении целей устойчивого развития, особенно на фоне формирования дивергентных политических траекторий европейских и азиатских государств при общности глобальных вызовов. Если Европейский Союз делает акцент на нормативно-правовой гармонизации в рамках «Европейского зеленого курса» (*European*

Green Deal), то азиатские экономики сохраняют приоритет роста через реализацию мегапроектов в традиционных для инфраструктуры направлениях: транспортная доступность и энергетика. Данная социо-экономическая дихотомия требует глубокого сравнительного анализа для понимания ее краткосрочных последствий и влияния на долгосрочную устойчивость развития.

Анализ современного состояния научного знания выявляет существенные пробелы в изучении региональных различий. Фундаментальные работы *Hodge & Greve* предлагают теоретические основы управления ГЧП, однако преимущественно фокусируются на кейсах отдельных регионов, игнорируя сравнительную динамику [7]. Секторальное исследование *Blanc-Brude u др.*, посвященное анализу европейских проектов ГЧП, содержит ценные технические инсайты, но не проводит сравнительный анализ с другими макрорегионами [3]. И наоборот, анализ *Yang u др.* в отношении проектов ГЧП, реализованных в ряде стран Юго-Восточной Азии, лишен системного сопоставления с европейскими регуляторными инновациями [26]. Кросс-национальные оценки международных организаций развития, таких как Мировой банк, при всей их комплекс-

ности, носят скорее описательный характер, нежели критически анализируют глубинные различия экономико-управленческих подходов реализации проектов ГЧП [19]. В этом контексте остаются нерешенными следующие значимые исследовательские вопросы:

- недостаточная изученность дивергентных моделей управления проектами ГЧП, основанных на концепции устойчивого развития в Европе и традиционной модели экономического роста в азиатском макрорегионе.

- Ограниченный сравнительный анализ эффективности интеграции принципов ESG в различных регуляторных средах.

- Пренебрежение влиянием геополитических факторов на модели транснационального финансирования ГЧП.

Целью данной статьи является проведение комплексного сравнительного анализа тенденций применения ГЧП в Европе и Азии в последние годы, включая выявление ключевых характеристик проектов ГЧП и подходов к их управлению. Результаты исследования позволят выявить общие черты и различия в подходах к применению ГЧП в двух макрорегионах, а также определить возможные направления для дальнейших научных исследований.

Объектом исследования выступают тенденции применения государственно-частного партнерства (ГЧП) в европейских и азиатских странах (под последними в рамках данного исследования понимаются страны, входящие в макрорегион «Восточная Азия и Тихоокеанский бассейн (EAP)»).

Методы и материалы

Настоящее исследование базируется на комплексной методологии, основанной на качественном и количественном анализе литературы, основу которой составили документы и данные из нескольких взаимодополняющих категорий источников. Во-первых, это отчеты и аналитические материалы авторитетных международных организаций, включая Европейскую Комиссию, Европейский инвестиционный банк (EIB), Европейский центр экспертов в области ГЧП (EPEC), Азиатский банк развития (ADB), Всемирный банк и Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Во-вторых, были проанализированы национальные стратегические документы и законодательные акты ключевых стран в каждом макрорегионе (например, Германия, Франция, Великобритания, скандинавские страны – для Европы; Китай, Индия, Япония, Южная Корея, Сингапур, Индонезия – для Азии). При этом уделялось особое внимание планам развития инфраструктуры, «зеленым» переходам и устой-

чивому развитию. В-третьих, проанализированы рецензируемые академические публикации в сфере развития инфраструктуры и реализации проектов ГЧП. В-четвертых, использовались данные специализированных баз проектов ГЧП [16; 9]. Сравнительный анализ фокусировался на ключевых аспектах: приоритетных секторах инвестиций, интеграции принципов устойчивости (ESG), роли цифровых технологий, применяемых моделях финансирования и распределения рисков, а также особенностях регуляторных сред.

Результаты и их обсуждение

Концептуализация государственно-частного партнерства. Единое определение государственно-частного партнерства в научной литературе отсутствует [24]. Различные организации и исследователи предлагают свои интерпретации, отражающие многогранность и сложность этого явления. Так, Европейская комиссия определяет ГЧП как «передачу частному сектору инвестиционных проектов, которые традиционно выполнялись или финансировались государственным сектором» [4]. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (*United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD*) рассматривает ГЧП как «совместное предприятие между государственным и частным секторами, основанное на опыте каждого партнера, которое наилучшим образом удовлетворяет четко определенные общественные потребности посредством надлежащего распределения ресурсов, рисков и вознаграждений» [25]. Азиатский банк развития (ADB) определяет ГЧП как «долгосрочный контракт между частной стороной и государственным учреждением на предоставление государственного актива или услуги, в котором частная сторона несет значительный риск и управленческую ответственность, а вознаграждение связано с результатами деятельности» [17]. Российское законодательство даёт следующее определение: «Государственно-частное партнерство, муниципально-частное партнерство – юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, ра-

бот, услуг и повышения их качества»¹.

Несмотря на разнообразие определений, можно выделить ключевые характеристики, присущие большинству моделей ГЧП. К ним относятся долгосрочный характер соглашения, сотрудничество между государственным и частным секторами, разделение рисков и вознаграждений, привлечение частного финансирования, а также предоставление активов, принадлежащих государству [8]. В реализации проектов ГЧП часто участвуют специально создаваемые проектные компании (*Special Purpose Vehicles, SPVs*). Существуют различные типы ГЧП-контрактов, такие как «Строительство-Эксплуатация-Передача права собственности» (*BOT*), «Строительство-Передача права собственности-эксплуатация» (*BOO*), «Проектирование-Строительство-Финансирование-Эксплуатация» (*DBFO*) [14].

Правительства используют ГЧП по ряду причин, в том числе для привлечения частного капитала и экспертизы в реализации сложных инфраструктурных проектов, повышения эффективности и экономии бюджетных средств, ускорения сроков реализации проектов, передачи части рисков частному инвестору и возможности использовать внебюджетное финансирование [12]. Частный сектор, в свою очередь, заинтересован в устойчивом долгосрочном получении прибыли от управления такими проектами и, соответственно, возврате инвестированного капитала [20].

Такое разнообразие определений и мотиваций подчеркивает, что подходы к ГЧП могут существенно различаться в зависимости от региональных и национальных особенностей.

Ландшафт и тенденции государственно-частного партнерства в европейских странах. В Европе в 2024 году стоимость рынка проектов ГЧП оценивалась в 11,47 млрд евро. По сравнению с 2023 годом – это меньше на 17%. При этом произошло незначительное увеличение количества проектов, достигших финансового закрытия (39 проектов в 2024 году против 38 в 2023 году). Средний размер сделки уменьшился до 294 млн евро (с 367,7 млн евро в 2023 году). В 2024 году 11 стран заключили хотя бы один проект ГЧП, в 2023 году таких стран было 13. Греция стала крупнейшим европейским рынком по стоимости проектов ГЧП (3,3 млрд евро) благодаря проекту строительства Афинской кольцевой автодороги. По количеству лидером стала Бельгия с девятью проектами. В более чем 60% заключенных сделок в структуре финансирования использовалось привлечение

бюджетных денег, как правило, на основе платежей за эксплуатационную готовность [11].

В 2024 году наибольший объем сделок по их стоимости (более 6,8 млрд евро) был реализован в транспортном секторе, включая крупные проекты по строительству и реконструкции автомагистралей в Бельгии, Испании и Греции, а также железнодорожные проекты во Франции и проект городской легкорельсовой дороги в Италии. Сфера образования стала лидером по количеству проектов – 15 сделок, включая развитие университетских кампусов в Италии, студенческих общежитий во Франции и Великобритании, а также школьных учреждений в Бельгии. В здравоохранении также наблюдался заметный рост объема проектов по их стоимости, достигший 873 млн евро. В сравнении с предыдущими периодами важно отметить увеличение количества проектов в секторах охраны окружающей среды, отдыха и культуры, что указывает на расширение применения модели ГЧП за рамками традиционных инфраструктурных отраслей [11].

Европейская модель ГЧП в рассматриваемый период претерпевает значительную трансформацию, обусловленную, в первую очередь, амбициозной политикой «Европейского зеленого курса» (*European Green Deal*) и реализацией программы *Next Generation EU*. Доминирующим трендом стал выраженный фокус на так называемых «зеленых ГЧП» (*Green PPPs*). Это проявляется в концентрации усилий на проектах, непосредственно способствующих декарбонизации экономики – таких как развитие морской ветроэнергетики (особенно в акватории Северного моря), создание водородной инфраструктуры (включая производство, транспортировку и заправочные станции), модернизация электросетей для интеграции возобновляемых источников энергии, а также внедрение принципов циркулярной экономики (например, проекты по переработке отходов и повторному использованию воды). Соответствие проектов критериям Таксономии устойчивого финансирования ЕС стало ключевым фактором их оценки и отбора [22].

Как было отмечено ранее, параллельно сохраняется устойчивый интерес к ГЧП в секторе социальной инфраструктуры, прежде всего в здравоохранении (строительство и модернизация больниц с акцентом на цифровые технологии) и образовании (создание «умных» кампусов), а также в развитии социального жилья. При этом цифровизация инфраструктурных решений – таких как сети 5G, центры обработки данных, интеллектуальные транспортные системы – перестала быть

¹ Федеральный закон 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/ (дата обращения: 14.07.2025).

отдельным направлением и превратилась в неотъемлемый компонент большинства проектов ГЧП в Европе.

Важной характеристикой европейского подхода является последовательное ужесточение требований к прозрачности и отчетности в области *ESG* (экологических, социальных аспектов и корпоративного управления), с особым вниманием к климатическим рискам и социальному воздействию проектов. Акцент сместился на анализ всего жизненного цикла проекта и обеспечение его долгосрочной устойчивости. Это сопровождается усилением институционального потенциала через развитие национальных центров компетенций по ГЧП, внедрение стандартизированных контрактных моделей (например, адаптаций форм *FIDIC* с включением специальных *ESG*-приложений) и более тщательным управлением рисками на ранних стадиях, включая анализ экономической эффективности (*Value for Money, VfM*) с обязательным учетом факторов устойчивости [6].

В сфере финансирования наблюдается рост значимости специализированных инструментов, таких как «зеленые» облигации и кредиты, увязанные с показателями устойчивости (*Sustainability-Linked Loans*). Также активно используется модель смешанного финансирования (*blended finance*), где институты развития (в первую очередь – Европейский инвестиционный банк (*EIB*) и Европейский банк реконструкции и развития (*EBRD*)) предоставляют субсидированное финансирование или гарантии для снижения рисков частных инвесторов и повышения привлекательности для коммерческих банков сложных «зеленых» проектов [13].

Эти тенденции, в частности, подтверждаются планами муниципалитетов ряда европейских стран увеличить инвестиции в меры по борьбе с изменением климата и социальную инфраструктуру в течение следующих трех лет [23]. Ожидается реализация проектов в энергетической инфраструктуре, а также дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры. В рамках программы *Horizon Europe* будут запущены новые европейские партнерства в области создания новейших материалов, фотоники и метавселенных [15]. Также планируется более расширенное применение ГЧП в секторах национальной безопасности и обороны [18]. Растущее внимание к климатическим изменениям в Европе способствует увеличению числа ГЧП, направленных на достижение целей устойчивого развития и привлечение частного сектора к реализации этих задач [10].

Ландшафт и тенденции государственно-частного партнерства в азиатских странах. На момент проведения представленного исследования данные по азиатскому макрорегиону были ограничены 2023 годом. В указанный год азиатские страны привлекли

совокупные инвестиции в размере 51,4 млрд долларов США в рамках реализации 73 проектов ГЧП. Данный показатель демонстрирует значительный рост (на 28%) по сравнению с уровнем 2022 года, демонстрируя уверенное восстановление после кризисных 2020–2021 годов, характеризовавшихся аномально низкими объемами инвестиций. Более того, наблюдаемое восстановление позволило превзойти допандемийные показатели: объем инвестиций превысил на 47% средний пятилетний уровень за период 2018–2022 годов (35,1 млрд долларов США). Несмотря на рост в денежном выражении, число проектов в регионе снизилось до минимального показателя за последние десять лет. При этом обращает на себя внимание структура инвестиций: четыре крупных проекта стоимостью более 4 млрд долларов США каждый обусловили значительное увеличение средней стоимости проекта в сравнении с предыдущими годами [16].

Ключевым драйвером восстановления экономики в макрорегионе выступил Китай, привлечший 40,4 млрд долларов США частных инвестиций в инфраструктуру. Подавляющая часть этих средств (95%) была направлена в 24 проекта энергетического сектора. По объему частных вложений в ГЧП Филиппины находятся на втором месте. В отличие от китайской практики, инвестиции здесь достаточно хорошо диверсифицированы по отраслям. При этом наибольший объем финансирования привлёк сектор информационных технологий. Отдельного упоминания заслуживает успешное закрытие значимого трансграничного проекта в Лаосе: строительство ветровой электростанции «Муссон» мощностью 600 МВт [16].

Таким образом, азиатский макрорегион демонстрирует высокую динамику в сфере ГЧП, которая, в первую очередь, обусловлена сохраняющимися значительными потребностями в базовой инфраструктуре и стремлением к ускорению экономического роста. Характерной чертой является доминирование крупномасштабных проектов в транспортном и энергетическом секторах. Продолжается реализация и инициация новых амбициозных проектов ГЧП в сфере строительства высокоскоростных железных дорог (особенно в Индии и странах Юго-Восточной Азии), метрополитенов, портовых терминалов, автомагистралей и аэропортов. В энергетике наблюдается параллельное развитие крупных проектов возобновляемой энергетики (солнечные парки в Индии, ветроэнергетика в Тайване и Южной Корее) и объектов, использующих традиционные источники (включая газ в качестве переходного топлива, а в ограниченном числе стран и уголь), что продиктовано необходимостью удовлетворения быстро растущего спроса на энергию [2].

Вторым ключевым драйвером азиатских проектов ГЧП стало стремительное развитие концепции «умных городов» и цифровой инфраструктуры. Проекты в этой области, активно продвигаемые в Индии, Китае, Сингапуре и странах АСЕАН, предполагают внедрение интегрированных решений для управления транспортом, обеспечения безопасности, оптимизации сбора и переработки отходов, повышения энергоэффективности на основе интернета вещей (*IoT*) и анализа больших данных. Этому способствует массовое развертывание базовой цифровой инфраструктуры, включая центры обработки данных, волоконно-оптические сети и сети пятого поколения (*5G*) [5].

В ответ на потребности финансирования таких масштабных проектов азиатские страны активно развивают и внедряют инновационные финансовые модели. Особенно заметно использование механизмов инфраструктурных инвестиционных трастов (*InvIT*) и трастов недвижимости (*REIT*), позволяющих привлекать капитал институциональных инвесторов (яркие примеры – Китай, Индия и Сингапур). Набирает обороты рынок проектных облигаций. Кроме того, широкое распространение получает модель ГЧП с взиманием платы непосредственно с пользователей (*User-Pays PPPs*), особенно для проектов строительства и эксплуатации платных дорог и мостов. Основным институт, предоставляющий финансирование в этом макрорегионе – это Азиатский банк развития (*ADB*) [9].

Многие страны региона (в первую очередь, Индия, Индонезия, Филиппины, Вьетнам) продолжают реформировать законодательную и регуляторную базу для ГЧП, стремясь сократить сроки подготовки и утверждения проектов, упростить административные процедуры и создать «единые окна» для инвесторов, что отражает общую ориентацию на ускорение процессов и привлечение иностранных прямых инвестиций. В то время как внимание к факторам *ESG*, особенно под влиянием требований международных инвесторов и политики банков развития (таких как *ADB*), несомненно, растет, глубина и системность их интеграции в проекты ГЧП существенно варьируются в зависимости от уровня экономического развития страны. В развивающихся экономиках приоритеты экономического роста и скорости реализации зачастую пока превалируют над всесторонним учетом экологических и социальных аспектов, хотя вопросы климатической устойчивости инфраструктуры постепенно выходят на первый план.

Сравнительный анализ тенденций государственно-частного партнерства в Европе и азиатском макрорегионе. Сравнительный анализ тенденций ГЧП в изучаемых макрорегионах позволил выявить как

общие черты, так и существенные различия, обусловленные стадиями экономического развития, институциональной зрелости и стратегическими приоритетами регионов.

Прежде всего, следует отметить, что оба региона активно используют ГЧП как ключевой инструмент для решения проблем дефицита инфраструктуры и улучшения качества предоставляемых хозяйствующим субъектам государственных услуг. В обоих макрорегионах транспортный и энергетический секторы традиционно остаются приоритетными направлениями для реализации проектов ГЧП, что отражает универсальную потребность в развитии базовой инфраструктуры. Кроме того, наблюдается растущий интерес к социальной инфраструктуре, такой как образование и здравоохранение, что свидетельствует о расширении сферы применения ГЧП за пределами сугубо экономических проектов.

Ещё одним сквозным, объединяющим трендом, интегрируемым в проекты всех типов в обоих макрорегионах, является цифровизация. Также следует отметить острую нехватку квалифицированных кадров для реализации сложных проектов. Банки развития (*EIB* в Европе, *ADB* в Азии) играют ключевую каталитическую роль, особенно в «зеленых» и социально значимых проектах. И Европа, и Азия активно ищут альтернативы традиционному долговому финансированию, развивая рынки специализированных финансовых инструментов.

Однако, несмотря на эти фундаментальные сходства, существуют значительные различия в динамике и подходах к ГЧП. Европейский рынок ГЧП в 2024 году продемонстрировал некоторое снижение общего объема инвестиций, хотя количество проектов незначительно увеличилось. Это может указывать на тенденцию к реализации более мелких проектов или переориентацию на иные секторы, что, возможно, является признаком более зрелого рынка, где фокус смещается с масштабных, капиталоемких проектов на оптимизацию и рост эффективности управления более локальными проектами. В Европе также наблюдается преобладание моделей ГЧП, использующих платёж за эксплуатационную готовность (это фактически означает, что источником финансирования проектов ГЧП являются бюджетные деньги). Этот факт подчеркивает стремление государств к сохранению контроля над ключевыми инфраструктурными активами и услугами при одновременном привлечении частного капитала для их создания и обслуживания.

Азиатский рынок ГЧП в целом сохраняет сильную тенденцию к росту. Это обусловлено колоссальными потребностями региона в развитии инфраструктуры, вызванными быстрой урбанизацией

и устойчивым экономическим ростом. Азия демонстрирует более широкий спектр моделей ГЧП, включая проекты с прямым тарифом (то есть плата за пользование инфраструктурным объектом взимается с его пользователя) и тарифом с компенсацией, что отражает стремление к максимальному привлечению частного капитала и диверсификации источников финансирования.

Законодательные изменения в европейских странах в большей степени направлены на гармонизацию, повышение устойчивости и эффективности существующих механизмов, а также на регулирование конкретных секторов. В то же время, в Азии основное внимание уделяется созданию привлекательной и надежной правовой базы для иностранных инвесторов, хотя при этом часто возникают опасения, связанные с регуляторными рисками и политическим влиянием.

Таким образом, можно заключить, что зрелость рынка ГЧП существенно различается между двумя регионами. Европа, обладающая более длительной историей и устоявшимися практиками в определенных секторах, находится на этапе консолидации и совершенствования, стремясь к оптимизации существующих рамок и их согласованию с более широкой политикой Европейского союза. Азиатский рынок, напротив, характеризуется быстрым ростом и стремлением привлечь частный капитал для решения фундаментальных проблем инфраструктуры. Это различие в подходах, безусловно, отражает соответствующие этапы экономического развития и зрелости инфраструктуры в Европе и Азии.

Движущие силы дальнейшего развития государственно-частного партнерства. Рассмотрение движущих сил, формирующих ландшафт ГЧП, позволяет глубже понять специфику его развития в европейских и азиатских странах. Экономическая ситуация, политическая стабильность и инвестиционный климат выступают в качестве ключевых факторов, определяющих привлекательность и реализуемость проектов ГЧП в каждом из этих макрорегионов.

В Европе динамика развития ГЧП тесно связана с колебаниями валового внутреннего продукта на душу населения, а также с общим экономическим ростом Европейского союза и уровнем инфляции. Отмечается настоятельная необходимость активизации участия частного сектора в целях дальнейшего стимулирования устойчивого экономического роста. Таким образом, европейские страны, по всей видимости, сосредоточены на повышении производительности и эффективном управлении инфляционными процессами, что, в свою очередь, формирует их подход к ГЧП как к инструменту оптимизации государственных расходов и привлечения капитала для проектов, способ-

ствующих долгосрочному экономическому развитию. В Европе высокая степень индустриализации и развития инфраструктуры оказывает существенное влияние на выбор приоритетных проектов ГЧП, смещая акцент на модернизацию и повышение эффективности существующих систем, а также на решение специфических проблем, возникающих при привлечении частных инвестиций в условиях зрелого рынка.

В Азии, напротив, прослеживается прямая и очевидная взаимосвязь между инфраструктурными проектами ГЧП и экономическим ростом. Значительный размер азиатской экономики подчеркивает ее потенциал и масштаб потребностей в инфраструктуре. Страны данного макрорегиона уделяют первостепенное внимание развитию инфраструктуры, рассматривая его в качестве основного катализатора дальнейшего экономического роста. Можно предположить, что именно это определяет их более агрессивный подход (в сравнении с европейскими странами) к привлечению частного капитала и реализации крупномасштабных проектов. Это, в свою очередь, формирует иные проблемы, связанные с привлечением частных инвестиций, которые могут быть обусловлены как масштабом проектов, так и спецификой развивающихся рынков.

В Европе политическая приверженность принципам устойчивого развития оказывает существенное влияние на выбор и структурирование проектов ГЧП. В азиатском макрорегионе имеющаяся политическая нестабильность выступает существенным фактором риска, который в ряде случаев оказывает негативное влияние на инвестиционную привлекательность иницируемых проектов ГЧП. Важно понимать, что политическая стабильность продолжит играть жизненно важную роль в укреплении доверия инвесторов и обеспечении непрерывной реализации проектов ГЧП как в Европе, так и в Азии. При этом проявления политических рисков чрезвычайно разнообразны от страны к стране, что особенно характерно для азиатского макрорегиона.

Инвестиционный климат, формируемый институционально-правовыми условиями, оказывает существенное детерминирующее воздействие на становление и функционирование рынка проектов ГЧП в данных макрорегионах. И в Европе, и в азиатских странах многосторонние банки развития играют важнейшую роль в снижении инвестиционных рисков, предоставляя гарантии и софинансирование. Кроме того, растущее внимание к климатически устойчивой инфраструктуре во всех рассмотренных странах начинает оказывать всё большее влияние на принимаемые как государственным, так и частным сектором инвестиционные решения.

Заключение и направления для дальнейших научных исследований

Сравнительный анализ трендов ГЧП в Европе и странах Азии за 2023–2025 годы подтверждает тезис о нарастающей дивергенции региональных моделей. Европейский путь характеризуется использованием ГЧП как катализатора структурных преобразований в направлении «зеленой» и цифровой экономики с жесткими регуляторными требованиями и акцентом на устойчивости. Азиатская модель, сохраняя фокус на ГЧП как двигателе экономического роста, демонстрирует высокую адаптивность, ориентацию на скорость и масштаб, особенно в развитии транспортной, энергетической и цифровой инфраструктуры, включая «умные города». Эта дивергенция является закономерным следствием различий в политических императивах, стадиях экономического развития, инфраструктурных потребностях и институциональных возможностях.

Общими для обоих макрорегионов остаются вызовы, связанные с высокой стоимостью капитала, инфляционным давлением на строительные расходы, геополитической неопределенностью и дефицитом управленческой и технической экспертизы. Успешное преодоление этих вызовов требует дальнейшего совершенствования моделей ГЧП.

Направления для будущих исследований представляются следующими. Во-первых, необходима углубленная оценка реальной эффективности «зеленых» проектов ГЧП в Европе в достижении заявленных климатических целей и их экономической

целесообразности в долгосрочной перспективе. Во-вторых, актуальным является детальное изучение практик управления комплексными рисками (особенно экологическими, социальными и финансовыми) в мегапроектах ГЧП, преобладающих в странах Азии. В-третьих, перспективно сравнительное исследование роли и реального вклада передовых цифровых технологий (таких как *BIM*, цифровые двойники и искусственный интеллект) в повышении эффективности жизненного цикла проектов ГЧП в обоих регионах. В-четвертых, требуется объективная оценка влияния новых финансовых инструментов («зеленых» облигаций, смешанного финансирования и *InvIT/REIT*) на доступность и стоимость капитала при реализации проектов ГЧП. Наконец, важнейшей задачей является поиск и анализ оптимальных моделей баланса между требованием к скорости реализации инфраструктурных проектов (доминирующим во многих азиатских контекстах) и необходимостью всестороннего учета принципов *ESG* и долгосрочной устойчивости (акцент Европы), что особенно значимо для развивающихся экономик.

Понимание выявленных дивергентных, но взаимосвязанных трендов имеет существенное практическое значение для правительств, инвесторов и разработчиков проектов при формировании стратегий развития инфраструктурных отраслей, способных эффективно отвечать как на глобальные вызовы устойчивого развития, так и на специфические региональные и национальные потребности.

Литература

1. Роль государственно-частного партнерства в системе инструментария государственной политики управления экономическим развитием / Е. В. Дробот [и др.] // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Т. 14, № 6. – С. 2633–2648. – <https://doi.org/10.18334/epp.14.6.120934>. – EDN: OLYTYN.
2. 2024 Asia PPP Practitioners' Network Conference: Advancing Sustainable and Resilient PPPs in a Dynamic Landscape. Asian Development Bank, 2024. – URL: <https://www.adb.org/news/events/2024-asia-ppp-practitioners-network-conference-advancing-sustainable-and-resilient-pp-ps-in-a-dynamic-landscape> (accessed: 14.07.2025).
3. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. (2008) Public-Private Partnerships in Europe: An Update. *European Investment Bank Economic & Financial Report* No. 2007/03, pp. 5–6. – <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1107418>. (In Eng.).
4. Cangiano M., et al. (2006) Chapter 1. Public-Private Partnerships. In book: *Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk*. Publisher: International Monetary Fund, P. 100. – <https://doi.org/10.5089/9781589064935.058.ch001>. (In Eng.).
5. Deal Update: Quarterly Report. *InfraPPP*, 2024. – p.18. – URL: <https://wapppp.net/wp-content/uploads/2024/09/Quarterly-PPP-Report-Q2-2024.pdf> (accessed: 14.07.2025).
6. European Commission proposes new PPP labelling requirements. *Chambers and Partners*, 2025. – URL: <https://chambers.com/articles/european-commission-proposes-new-ppp-labelling-requirements> (accessed: 14.07.2025).
7. Hodge G. A., Greve C. (2007) Public-Private Partnerships: An International Performance Review. *Public Administration Review*. Vol. 67. No. 3, pp. 545–558. – <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2007.00736.x>. (In Eng.).
8. Hodge G. A., Greve C., Boardman A. E. (2010) *International Handbook on Public-Private Partnerships*. Publisher: Edward Elgar Publishing, 2010. – P.139. – <https://doi.org/10.4337/9781849804691>. (In Eng.).
9. *Infrastructure Monitor: Global trends in private investment in infrastructure*. World Bank Group, 2025. – P. 164. –

URL: <https://cdn.github.org/umbraco/media/5555/infrastructure-monitor-2024-report.pdf> (accessed: 14.07.2025).

10. Infrastructure's Role in Europe's Transformation. DWS Group, 2025. – URL: <https://hedgenordic.com/2025/04/infrastructures-role-in-europes-transformation/> (accessed: 14.07.2025).

11. Market Update: Review of the European public-private partnership market in 2024. European PPP Expertise Centre, 2025. – P. 20. – URL: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20250010_epec_market_update_2024_en.pdf (accessed: 14.07.2025).

12. Merzlov I. Y. (2022) The Regulatory and Institutional Framework of Public-Private Partnership: Cases of France, Germany, and Russia. *Institutions and Economies*. Vol. 14. No. 3, pp. 25–52. – <https://doi.org/10.22452/IJIE.voll4no3.2>. (In Eng.).

13. Muhn J. Key Regulatory Changes in Europe for 2025: What You Need to Know. Finovate, 2025. – URL: <https://finovate.com/key-regulatory-changes-in-europe-for-2025-what-you-need-to-know/> (accessed: 14.07.2025).

14. Osei-Kyei R., Chan A. P. C. (2017) A best practice framework for public-private partnership implementation for public construction projects in developing countries: a case of Ghana. *Benchmarking An International Journal*. Vol. 25. No. 3, pp. 2806–2827. – <https://doi.org/10.1108/BIJ-05-2017-0105>. (In Eng.).

15. Policy Updates. Donor Tracker, 2024. – URL: https://donortracker.org/policy_updates?policy=eu-publishes-2025-global-gateway-flagship-project-list-2024 (accessed: 14.07.2025).

16. Private Participation in Infrastructure (PPI): Annual Report. World Bank Group, 2023. – URL: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf> (accessed: 14.07.2025).

17. Public-Private Partnership (PPP) Handbook. Asian Development Bank, 2008. – P. 101. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/31484/public-private-partnership.pdf> (accessed: 14.07.2025).

18. Public-private partnerships in security and defence. European PPP Expertise Centre, 2025. – P. 20. – URL: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240222_100425_ppp_in_security_and_defence_en.pdf (accessed: 14.07.2025).

19. Public-Private Partnerships: Reference Guide. Version 3. World Bank Group, 2017. – P. 238. – URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/default/files/2024-08/PPP%20Reference%20Guide%20Version%203.pdf> (accessed: 13.07.2025).

20. Singaravelloo K. (2010) PPP: The Right Marriage between Local Government and the Private Sector in Malaysia? *International Journal of Institutions and Economies*, Vol. 2. No. 2, pp. 142–166. (In Eng.).

21. Temulin B., Mengzhong Z. (2022) Review on the Public-Private Partnership. *Management Studies*. Vol. 10. No. 1, pp. 1–2. – <https://doi.org/10.17265/2328-2185/2022.01.001>. (In Eng.).

22. The 2024 Annual Single Market and Competitiveness Report. European Commission, 2024. – URL: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/2024-annual-single-market-and-competitiveness-report_en (accessed: 14.07.2025).

23. The state of local infrastructure investment in Europe. EIB Municipalities Survey 2024–2025. European Investment Bank, 2025. – URL: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20250028_080425_municipalities_survey_en.pdf (accessed: 14.07.2025).

24. Wang H., et al. (2018) Public-private partnership in Public Administration discipline: a literature review. *Public Management Review*. Vol. 20. No. 2, pp. 293–316. – <https://doi.org/10.1080/14719037.2017.1313445>. (In Eng.).

25. What are PPPs? (2025). UNCTAD Investment Policy Hub. – URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/pages/27/what-are-ppps> (accessed: 14.07.2025).

26. Yang J., Thuc L. D., Kim S. Y. (2024) Critical Success Factors of Public-Private Partnership Infrastructure Projects from a Middle-Income Country: A Comparison with Countries in Asia. *Journal of Urban Planning and Development*. Vol. 150. No. 3. P. 4371. – <https://doi.org/10.1061/JUPDDM.UPENG-4549>. (In Eng.).

References

1. Drobot, E. V. (2024) [The role of public-private partnership in the system of state policy instruments for managing economic development]. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo* [Economy, entrepreneurship and law]. Vol. 14, No. 6, pp. 2633–2648. – <https://doi.org/10.18334/epp.14.6.120934>. (In Russ.).

2. Asia PPP Practitioners' Network Conference: Advancing Sustainable and Resilient PPPs in a Dynamic Landscape. Asian Development Bank, 2024. Available at: <https://www.adb.org/news/events/2024-asia-ppp-practitioners-network-conference-advancing-sustainable-and-resilient-pp-ps-in-a-dynamic-landscape> (accessed: 14.07.2025).

3. Blanc-Brude, F., Goldsmith, H., Valila, T. (2008) Public-Private Partnerships in Europe: An Update. *European Investment Bank Economic & Financial Report* No. 2007/03, pp. 5–6. – <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1107418>. (In Eng.).

4. Cangiano, M., et al. (2006) Chapter 1. Public-Private Partnerships. In book: Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk. Publisher: International Monetary Fund, pp. 100. – <https://doi.org/10.5089/9781589064935.058.ch001>. (In Eng.).
5. Deal Update: Quarterly Report. InfraPPP (2024) p.18. Available at: <https://wappp.net/wp-content/uploads/2024/09/Quarterly-PPP-Report-Q2-2024.pdf> (accessed: 14.07.2025).
6. European Commission proposes new PPP labelling requirements. Chambers and Partners (2025) Available at: <https://chambers.com/articles/european-commission-proposes-new-ppp-labelling-requirements> (accessed: 14.07.2025).
7. Hodge, G. A., Greve, C. (2007) Public-Private Partnerships: An International Performance Review. *Public Administration Review*. Vol. 67. No. 3, pp. 545–558. – <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2007.00736.x>. (In Eng.).
8. Hodge, G. A., Greve, C., Boardman, A. E. (2010) International Handbook on Public-Private Partnerships. Publisher: Edward Elgar Publishing, pp. 139. – <https://doi.org/10.4337/9781849804691>. (In Eng.).
9. Infrastructure Monitor: Global trends in private investment in infrastructure. World Bank Group (2025) pp. 164. Available at: <https://cdn.github.org/umbraco/media/5555/infrastructure-monitor-2024-report.pdf> (accessed: 14.07.2025).
10. Infrastructure's Role in Europe's Transformation. DWS Group (2025) Available at: <https://hedgenordic.com/2025/04/infrastructures-role-in-europes-transformation/> (accessed: 14.07.2025).
11. Market Update: Review of the European public-private partnership market in 2024. European PPP Expertise Centre (2025), pp. 20. Available: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20250010_epec_market_update_2024_en.pdf (accessed: 14.07.2025).
12. Merzlov, I. Y. (2022) The Regulatory and Institutional Framework of Public-Private Partnership: Cases of France, Germany, and Russia. *Institutions and Economies*. Vol. 14. No. 3, pp. 25–52. – <https://doi.org/10.22452/IJIE.vol14no3.2>. (In Eng.).
13. Muh, J. Key Regulatory Changes in Europe for 2025: What You Need to Know. Finovate (2025) Available at: <https://finovate.com/key-regulatory-changes-in-europe-for-2025-what-you-need-to-know/> (accessed: 14.07.2025).
14. Osei-Kyei, R., Chan, A. P. C. (2017) A best practice framework for public-private partnership implementation for public construction projects in developing countries: a case of Ghana. *Benchmarking An International Journal*. Vol. 25. No. 3, pp. 2806–2827. – <https://doi.org/10.1108/BIJ-05-2017-0105>. (In Eng.).
15. Policy Updates. Donor Tracker (2024) Available at: https://donortracker.org/policy_updates?policy=eu-publishes-2025-global-gateway-flagship-project-list-2024 (accessed: 14.07.2025).
16. Private Participation in Infrastructure (PPI): Annual Report. World Bank Group (2023) Available at: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf> (accessed: 14.07.2025).
17. Public-Private Partnership (PPP) Handbook. Asian Development Bank, (2008) pp. 101. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/31484/public-private-partnership.pdf> (accessed: 14.07.2025).
18. Public-private partnerships in security and defense. European PPP Expertise Centre (2025) pp. 20. Available at: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240222_100425_ppp_in_security_and_defence_en.pdf (accessed: 14.07.2025).
19. Public-Private Partnerships: Reference Guide. Version 3. World Bank Group (2017) pp. 238. Available at: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/default/files/2024-08/PPP%20Reference%20Guide%20Version%203.pdf> (accessed: 13.07.2025).
20. Singaravelloo, K. (2010) PPP: The Right Marriage between Local Government and the Private Sector in Malaysia? *International Journal of Institutions and Economies*. Vol. 2. No. 2, pp. 142–166. (In Eng.).
21. Temulin, B., Mengzhong, Z. (2022) Review on the Public-Private Partnership. *Management Studies*. Vol. 10. No. 1, pp. 1–2. – <https://doi.org/10.17265/2328-2185/2022.01.001>. (In Eng.).
22. The 2024 Annual Single Market and Competitiveness Report. European Commission (2024). Available at: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/2024-annual-single-market-and-competitiveness-report_en (accessed: 14.07.2025).
23. The state of local infrastructure investment in Europe. EIB Municipalities Survey 2024–2025. European Investment Bank (2025) Available at: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20250028_080425_municipalities_survey_en.pdf (accessed: 14.07.2025).
24. Wang, H., et al. (2018) Public-private partnership in Public Administration discipline: a literature review. *Public Management Review*. Vol. 20. No. 2, pp. 293–316. – <https://doi.org/10.1080/14719037.2017.1313445>. (In Eng.).
25. What are PPPs? (2025) UNCTAD Investment Policy Hub. Available at: <https://investmentpolicy.unctad.org/pages/27/what-are-ppps> (accessed: 14.07.2025).

26. Yang, J., Thuc, L. D., Kim, S. Y. (2024) Critical Success Factors of Public–Private Partnership Infrastructure Projects from a Middle-Income Country: A Comparison with Countries in Asia. *Journal of Urban Planning and Development*. Vol. 150. No. 3, pp. 4371. – <https://doi.org/10.1061/JUPDDM.UPENG-4549>. (In Eng.).

Информация об авторе:

Игорь Юрьевич Мерзлов, доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой менеджмента, маркетинга и коммерции, Пермский государственный национальный исследовательский университет, Пермь, Россия
ORCID iD: 0000-0002-8317-5708, **Scopus Author ID:** 57788651900
e-mail: imerzlov@ya.ru

Статья поступила в редакцию: 01.08.2025; принята в печать: 30.09.2025.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Information about the author:

Igor Yurevich Merzlov, Doctor of Economics, Associate Professor, Head of the Department of Management, Marketing and Commerce, Perm State National Research University, Perm, Russia
ORCID iD: 0000-0002-8317-5708, **Scopus Author ID:** 57788651900
e-mail: imerzlov@ya.ru

The paper was submitted: 01.08.2025.

Accepted for publication: 30.09.2025.

The author has read and approved the final manuscript.