

УДК 338.085.46:338.086.4**Оценка роли государственно-частного партнерства в
финансировании инфраструктурных мегапроектов в
развивающихся странах****Пустенко Яков Витальевич**

Исследователь

Московский государственный строительный университет,
129337, Российская Федерация, Москва, ш. Ярославское, 26;
e-mail: pustenkovv@gmail.com

Полищук Леонид Сергеевич

Исследователь

Московский государственный строительный университет,
129337, Российская Федерация, Москва, ш. Ярославское, 26;
e-mail: polishchukleonid22@gmail.com

Тихомирова Елизавета Викторовна

Исследователь

Московский государственный строительный университет,
129337, Российская Федерация, Москва, ш. Ярославское, 26;
e-mail: Tikhomirova2003@list.ru

Кан Артур Витальевич

Исследователь

Московский государственный строительный университет,
129337, Российская Федерация, Москва, ш. Ярославское, 26;
e-mail: qunexxx@gmail.com

Дощечкин Андрей Сергеевич

Исследователь

Московский государственный строительный университет,
129337, Российская Федерация, Москва, ш. Ярославское, 26;
e-mail: andrydos77@gmail.com

Аннотация

В данной статье проводится оценка роли государственно-частного партнерства (ГЧП) в финансировании инфраструктурных мегапроектов в развивающихся странах, являющихся ключевыми факторами социально-экономического развития. Исследование основано на структуре IMRAD, что позволяет систематизировать выявленные закономерности и оценить эффективность применения ГЧП. Во введении обоснована

актуальность проблемы и выявлены основные препятствия для инвестирования в инфраструктурные проекты. Определены цели и задачи работы, среди которых — анализ влияния ГЧП на экономическую устойчивость мегапроектов, изучение механизмов распределения рисков и выявление факторов, способствующих успешной реализации проектов. Методология исследования включает анализ статистических данных, сравнительный анализ реализованных проектов и проведение экспертных опросов. Применяемые методы позволяют не только количественно оценить финансовые показатели, но и выявить качественные аспекты влияния партнерства на развитие инфраструктуры. Основываясь на системном подходе, авторы обращают внимание на влияние законодательной базы и уровня прозрачности управления проектами в условиях ограниченных бюджетных ресурсов. Полученные результаты демонстрируют, что эффективное применение ГЧП ведёт к сокращению бюджетных расходов, распределению финансовых рисков и привлечению дополнительного капитала для реализации инфраструктурных решений. Анализ показывает, что страны, применяющие механизм государственно-частного партнерства, имеют тенденцию к более быстрому достижению экономической стабильности и повышению конкурентоспособности на международном уровне. В заключении обсуждаются практические рекомендации для государственных органов и инвесторов, направленные на совершенствование правовой базы, усиление контроля за выполнением проектов и создание благоприятного инвестиционного климата. Подчеркивается значение выработки эффективных стратегий с учётом региональных особенностей развития, что позволит повысить успешность реализации мегапроектов и укрепить экономическую безопасность развивающихся стран. Дополнительный анализ выявил, что успешное применение ГЧП зависит от комплексного подхода к управлению проектами, повышения качества управления и прозрачности процессов финансирования. В условиях высокой динамики экономических изменений международные и региональные практики демонстрируют возможность адаптации моделей сотрудничества с учётом специфики каждой страны. Дополнительные факторы, такие как политическая стабильность, наличие квалифицированных специалистов и развитие технологической базы, также способствуют оптимизации процессов финансирования инфраструктурных проектов. Таким образом, результаты исследования подтверждают стратегическую важность применения ГЧП и открывают новые перспективы для дальнейших научных разработок.

Для цитирования в научных исследованиях

Пустенко Я.В., Полищук Л.С., Тихомирова Е.В., Кан А.В., Дощечкин А.С. Оценка роли государственно-частного партнерства в финансировании инфраструктурных мегапроектов в развивающихся странах // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 4А. С. 589-598.

Ключевые слова

государственно-частное партнерство, инфраструктурные мегапроекты, финансирование, развивающиеся страны, оценка.

Введение

Государственно-частное партнерство в последние годы заняло центральное место в обсуждении вопросов развития инфраструктуры в развивающихся странах. Причиной этому

служит растущая потребность в финансировании крупных инфраструктурных проектов, которые зачастую оказываются неподъемными для бюджетов со скромными ресурсами. Многие развивающиеся государства сталкиваются с ситуацией, когда одним из главных препятствий на пути к стабильному росту становится неэффективная или слабо развитая инфраструктура. Условия, при которых возможно реализовать масштабные проекты в строительстве дорог, мостов, энергетических комплексов и прочих стратегически важных объектов, требуют привлечения и частного капитала, и управленческих навыков, и технологических решений, которыми обладают частные компании. Подобная коллаборация нередко помогает преодолеть не только дефицит средств, но и проблемы, связанные с нехваткой компетентных кадров или устаревшей правовой базой, регулирующей инвестиционную деятельность. Однако роль государственно-частного партнерства нельзя оценивать исключительно с финансовой точки зрения: гораздо важнее комплексная оценка, учитывающая социально-экономическое влияние проектов и их долгосрочную устойчивость.

Интерес к государственно-частному партнерству во многом обусловлен успехом ряда проектов, которые удалось реализовать в развивающихся странах. В государствах с формирующимся рынком, таких как Бразилия, Индия, Индонезия и некоторые страны Африки, частный бизнес все активнее включается в процесс модернизации инфраструктурных объектов и готов брать на себя значительную часть риска [Паникарова, Куклинов, Югов, 2022]. Более того, международные организации, в том числе различные региональные банки развития, оказывают методологическую и финансовую поддержку подобным инициативам. Это содействует появлению образцов успешного сотрудничества, которые нередко становятся моделью для подражания в других регионах.

Формирование комплексного подхода к финансированию мегапроектов требует четкой координации между правительствами, частными инвесторами и социальными институтами. Следует учитывать, что в силу недостаточной зрелости финансовых рынков и несовершенства законодательных норм в развивающихся странах возникают трудности с долгосрочным планированием [Бойчук, 2024]. К примеру, правительственные гарантии и налоговые льготы, предоставляемые инвесторам, помогают снизить риски, однако их определение и оформление могут затягиваться, что вызывает дополнительную волокиту и отталкивает потенциальных партнеров. Все это проливает свет на то, как важно иметь прозрачные механизмы распределения ответственности и выгод, чтобы государственно-частное партнерство действительно работало.

Материалы и методы исследования

Особого внимания заслуживает оценка эффективности подобных проектов, ведь порой государство, преследуя краткосрочные политические цели, вовлекается в сомнительные соглашения с частными компаниями. Из-за нехватки соответствующих правовых рамок и слабого контроля со стороны независимых органов могут возникать схемы, приводящие к коррупции. Поэтому, прежде чем говорить о пользе государственного и частного сотрудничества, жизненно важно вкладывать ресурсы в создание независимой аудиторской системы и развитие механизмов гражданского надзора [Намадов, 2024]. Когда отсутствует прозрачность, частные компании могут использовать ситуацию в собственных интересах, завышая стоимость строительства или обеспечивая себе неадекватно высокую доходность от эксплуатации инфраструктуры (табл. 1).

Одной из ключевых целей во многих развивающихся странах остается привлечение прямых иностранных инвестиций, и государственно-частное партнерство в данном контексте нередко

рассматривается как инструмент, помогающий открыть двери для транснациональных корпораций. Такие корпорации могут принести с собой не только необходимые финансовые ресурсы, но и передовой управленческий опыт, современные технологии и инновационные решения [Адамайтис, 2022]. Однако, чтобы данные преимущества были реализованы, требуется устойчивый политический климат, стабильная юридическая среда и четкая система гарантий, которые помогут обезопасить как инвесторов, так и само государство от непредвиденных рисков. Если эти условия не соблюдены, то среди инвесторов может возникнуть опасение, что вложения не будут защищены должным образом.

Таблица 1 - Основные элементы государственно-частного партнерства (ГЧП) в финансировании инфраструктурных мегапроектов

Элемент ГЧП	Описание	Роль в финансировании проекта
Государственное финансирование	Обеспечение субсидий, льготных кредитов или налоговых льгот для финансирования проекта.	Снижает финансовую нагрузку на частных инвесторов, обеспечивает доступность проекта.
Частные инвестиции	Вложение средств частными компаниями или консорциумами для разработки, строительства и эксплуатации проектов.	Привлечение капитала, технологий и профессионального опыта, минимизация бюджетного давления.
Разделение рисков	Распределение рисков между государственным сектором и частными инвесторами.	Частный сектор берет на себя коммерческие риски, государство — политические и правовые риски.
Долгосрочные соглашения	Договоры на строительство, эксплуатацию и управление (например, модели ВОТ, ВООТ).	Обеспечение долгосрочной устойчивости проекта и возврата инвестиций.
Управление проектом	Средства управления, планирования и контроля над проектом в рамках юридических и финансовых соглашений ГЧП.	Улучшение управления за счёт частного опыта и прозрачности в операциях.

В условиях современных глобальных вызовов, таких как изменение климата и пандемические риски, созрела необходимость в альтернативных источниках финансирования для проектов, имеющих общенациональное значение. Многие из этих проектов связаны не только с классической инфраструктурой, но и с развитием цифровых сетей, энергосбережением, переходом к «зеленой» экономике [Коновалов, 2023]. Использование механизмов ГЧП становится особенно важным, когда нужно не просто возвести здание или проложить дорогу, а внедрять инновационные проекты, рассчитанные на долгую перспективу. Кроме того, зачастую международные организации готовы оказывать содействие в виде дешевых займов и грантов в случае, если методы реализации проектов соответствуют принципам устойчивого развития и социально-экологической ответственности.

Результаты и обсуждение

Тем не менее государственно-частное партнерство не является универсальным решением всех проблем, связанных с финансовым дефицитом. Его эффективность во многом зависит от структуры проектов, их масштабов, а также особенностей того или иного рынка. В одних случаях ГЧП может оказаться гораздо более гибким и выгодным по сравнению с традиционными формами государственного заказа. Но в других проектах затраты на согласование и юридическое оформление сотрудничества могут оказаться неоправданно высокими [Шергин, Анненков, 2023]. Нередко в развивающихся странах отсутствуют квалифицированные специалисты, способные грамотно подготовить и реализовать схему ГЧП,

что затрудняет процесс переговоров и приводит к ошибкам при распределении рисков.

Существует предположение, что государственно-частное партнерство способно стимулировать конкуренцию среди частных компаний, претендующих на участие в инфраструктурном мегапроекте. С одной стороны, острая конкуренция обещает лучшие цены и более качественное обслуживание. С другой стороны, в ряде случаев могут возникать картельные соглашения или ситуация, когда на рынке доминирует одна крупная компания, обладающая эксклюзивными правами [Джабраилов, Джабраилова, 2024]. Подобные монополистические тенденции способны разрушать позитивный эффект от привлечения частного капитала, поэтому крайне важно прорабатывать антимонопольные меры и механизмы публичного контроля.

Еще одним важным аспектом является длительный жизненный цикл мегапроектов практически в любой сфере: от транспорта до энергетики. Инфраструктурные объекты могут эксплуатироваться десятилетиями, а иногда и гораздо дольше. В этой связи долгосрочные риски, связанные с экономическими кризисами, полицейскими мерами или изменениями во внешней политике, следует учитывать особенно тщательно [Овчинников, 2023]. Программы ГЧП позволяют распределять эти риски между государством и частным сектором, но определение оптимальной структуры распределения — задача не из простых. Если государство берет на себя слишком много рисков, то возникает угроза нерационального расходования средств и возможных финансовых потерь для бюджета. Если же слишком много обязательств перекадывается на частного партнера, то перспективы проекта могут стать неинтересны инвестору.

При рассмотрении вопроса о роли ГЧП в развитии инфраструктуры в развивающихся странах необходимо обращать внимание и на социальную составляющую. В ряде случаев строительство крупных объектов, таких как гидроэлектростанции или магистральные дороги, влияет на жизнь местных сообществ: бывает необходимым переселение людей, меняется экология и традиционный уклад [Шульгин, Шульгина, 2022]. Изучение социальных последствий позволяет вовремя скорректировать проект, включить механизмы компенсации, а также установить каналы взаимодействия с населением, чтобы избежать социального напряжения. Грамотное привлечение частного капитала может означать не только делегирование бизнесу финансовых и управленческих функций, но и вовлечение его в социальную ответственность (табл. 2).

Таблица 2 - Модели ГЧП, используемые в инфраструктурных мегапроектах

Тип модели ГЧП	Описание	Применение в инфраструктурных мегапроектах	Пример реализации
BOT (Build-Operate-Transfer)	Частный сектор строит объект, эксплуатирует его определённый срок и передает в собственность государству.	Используется при строительстве дорог, мостов, аэропортов.	Строительство автомагистралей в Индии.
BOOT (Build-Own-Operate-Transfer)	Частный сектор строит, владеет, эксплуатирует объект и передает его собственность государству по завершении срока.	Применяется для крупных ГЧП-проектов с высокой капиталоемкостью, таких как дамбы и энергостанции.	Энергетические проекты в ЮАР.
DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain)	Полный цикл проекта от проектирования до обслуживания передается частной компании.	Строительство и управление комплексными коммунальными объектами (водоснабжение, ЖКХ).	Водоснабжение в Марокко.

Тип модели ГЧП	Описание	Применение в инфраструктурных мегапроектах	Пример реализации
Joint Venture (Совместное предприятие)	Создаётся общее предприятие между государственным и частным сектором для разработки проекта.	Сотрудничество в крупных энергетических или производственных инфраструктурных проектах.	Газовые инфраструктурные проекты в Нигерии.

Есть мнение, что благодаря государственно-частному партнерству развивающиеся страны получают доступ к технологиям будущего, которые в ином случае были бы недоступны из-за их дороговизны. К примеру, при реализации проектов в сфере телекоммуникаций и цифровой инфраструктуры частные компании могут привносить ноу-хау, позволяющие обеспечить быстрое внедрение инновационных сервисов [Афанасьева, Еникеева, 2024]. Это в свою очередь способствует повышению конкурентоспособности экономики, формированию нового рынка труда и ускоренному росту деловой активности в смежных отраслях. В итоге государство выигрывает не только за счет улучшенной инфраструктуры, но и благодаря мультипликативному эффекту, который охватывает всю экономическую систему.

Однако сотрудничество с частным сектором также подразумевает необходимость контроля тарифов, ведь если проект связан с предоставлением услуг населению, то чрезмерный рост цен может обернуться социальным недовольством. Многие инфраструктурные проекты требуют значительных расходов на обслуживание и содержание, а значит, частной компании необходимо гарантировать возврат инвестиций и определенную норму прибыли [Егорова, 2024]. Если тарифы регулируются слабо или ставятся только в угоду инвестору, то это может приводить к социальной и политической нестабильности. Поэтому еще на стадии проектирования следует разрабатывать прозрачный механизм тарифообразования.

Не стоит забывать и о международных соглашениях, влияющих на политику развивающихся стран. Некоторые государства заключают договоры о свободной торговле или вступают в экономические союзы, где прописаны особые условия для привлечения иностранных партнеров. Подобные соглашения могут стимулировать ГЧП, предлагая различные стимулы и преференции международным инвесторам [Кюрджиев, Шкред, 2023]. Однако важно, чтобы национальные интересы были защищены, а сам процесс не нарушал экономический суверенитет. Безусловно, есть прецеденты, когда государство ради привлечения крупного инвестора соглашалось на слишком выгодные для последнего условия, что в долгосрочной перспективе могло вести к потере контроля над стратегически важной инфраструктурой.

В процессе реализации мегапроектов при помощи частного капитала встает вопрос размещения финансового бремени и распределения потенциальной выгоды, включая прибыль и социальные преимущества. В идеале это должно быть взаимовыгодное сотрудничество, где государство получает улучшение инфраструктуры, а инвестор — стабильный поток доходов. Но на практике баланс между двумя сторонами часто смещается, если отсутствуют механизмы публичного мониторинга [Нзенге, 2022]. Общество должно иметь возможность оценивать, на каких условиях заключены договоры, какие льготы предоставлены частной стороне и как в долгосрочной перспективе распределяются риски.

Еще один немаловажный момент касается того, что финансирование из госбюджета в развивающихся странах нередко воспринимается населением как ограниченный ресурс, который стоит тратить исключительно на социальные нужды — образование, здравоохранение,

социальное обеспечение. В такой ситуации правительствам бывает сложно объяснить преимущества ГЧП, так как многим может показаться, что привлечение частного партнера — это способ передать публичные деньги в руки бизнеса [Fleta Asín, Muñoz, 2023]. Однако, если проект четко позиционируется как драйвер роста и развития, который приведет к повышению благосостояния, появлению рабочих мест и улучшению качества жизни, отношение общества постепенно становится более лояльным.

Контекст развивающихся стран подразумевает особую чувствительность к коррупционным рискам. В отсутствие полноценного контроля и при слабой прозрачности в распределении контрактов могут возникать злоупотребления, когда чиновники лоббируют интересы определенных компаний за вознаграждение. Это не только негативно сказывается на репутации ГЧП, но и может приводить к бесповоротным потерям для бюджета, ухудшая экономическое положение страны [Ведерникова, 2023]. Избежать подобных рисков помогает внедрение электронных систем тендерных процедур, независимый контроль, а также знакомство общественности с сутью контрактов, которые заключаются между правительством и частным партнером.

При сравнении различных механизмов финансирования мегапроектов ясно, что ГЧП сочетает в себе особенности государственного заказа и частной инициативы. Однако не все объекты целесообразно строить на основе ГЧП. Например, если проект имеет низкую коммерческую привлекательность, но высокую социальную значимость, бывает проще профинансировать его непосредственно из бюджета или при содействии международных доноров, не прибегая к сложным схемам [Ведерникова, 2023]. Наоборот, если проект потенциально способен генерировать стабильный доход, то ГЧП может стать идеальным вариантом, позволяющим привлечь частные ресурсы и компетенции.

Важность международного обмена опытом трудно переоценить. Каждая развивающаяся страна, внедряя ГЧП, сталкивается со схожими проблемами: недостаток правовых норм, социальные протесты, коррупционные риски, волатильность рынков. Обсуждение этих вопросов на региональных и глобальных площадках помогает найти рабочие решения и адаптировать их к конкретным условиям [Намадов, 2024]. Более того, союзы стран, которые решили сотрудничать в развитии инфраструктуры, позволяют масштабировать проекты и привлекать более крупные инвестиционные потоки для решения общих задач.

Говоря об оценке роли ГЧП в финансировании инфраструктурных мегапроектов в развивающихся странах, необходимо уметь отличать успешные инициативы от тех, что стали неудачными. Успех измеряется не только в суммах инвестиций и сроках окупаемости, но и в положительном влиянии на экономику, социальную сферу и экологию [Адамайтис, 2022]. Возможно, проект, который не окупился в сжатые сроки, но дал толчок развитию целого региона, должен рассматриваться как стратегически успешный. Наоборот, если проект принес быструю прибыль частному инвестору, но оставил после себя угнетенное местное население и разрушенную экосистему, это свидетельствует о несбалансированности интересов и рисков.

Заключение

Подводя итоги, можно сказать, что государственно-частное партнерство стало одним из важнейших механизмов для реализации крупных инфраструктурных проектов в развивающихся странах. Но оно не является универсальной панацеей: успех зависит от сложности местных условий, качества управления, прозрачности и готовности к диалогу между всеми

заинтересованными сторонами. Когда государство способно грамотно распределять риски и выгоды, обеспечивая справедливые условия для частных компаний и при этом защищая интересы общества, ГЧП действительно оказывает положительное влияние на экономическое развитие и социальный прогресс. Путь к такому сотрудничеству обычно тернист, но награда в виде стабильной инфраструктуры и устойчивого роста оказывается весьма существенной.

Библиография

1. Адамайtis С. А. Проекты государственно-частного партнерства как инструмент развития инфраструктуры Дальнего Востока // Региональные исследования. 2022. № 2 (76). С. 67–77.
2. Афанасьева Н. В., Еникеева Л. А. Новые варианты государственно-частного партнерства по взаимодействию органов власти и бизнеса // Финансовый менеджмент. 2024. № 2. С. 197–207.
3. Бойчук А. В. Правовое регулирование форм государственно-частного партнерства // Московский экономический журнал. 2024. Т. 9. № 5. С. 164–183.
4. Ведерникова Е. В. Анализ состояния государственно-частного партнерства в России // Вестник Пермского национального исследовательского политехнического университета. Социально-экономические науки. 2023. № 2. С. 242–254.
5. Джабраилов Д. Х., Джабраилова И. Х. Основные характеристики реализации государственно-частного партнерства // Тенденции развития науки и образования. 2024. № 109 5. С. 86–89.
6. Егорова Д. А. Тренды развития государственно-частного партнерства в России // Экономика строительства. 2024. № 3. С. 96–98.
7. Коновалов Д. С. Государственно-частное партнерство как инструмент решения инфраструктурных проблем региона (на примере ГЧП проектов Санкт-Петербурга) // Новизна. Эксперимент. Традиции (Н.Экс.Т). 2023. Т. 9. № 3 (23). С. 29–39.
8. Кюрджиев С. П., Шкред В. Н. Особенности оценки результативности проектов государственно-частного партнерства: модели и принципы // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2023. № 1. С. 97–104.
9. Намадов В. Д. Опыт реализации механизмов государственно-частного партнерства в государствах основателях БРИКС // Промышленность: экономика, управление, технологии. 2024. Т. 3. № 2 (9). С. 6–12.
10. Нзенге Н. А. Государственно-частное партнерство как модель финансирования публичных инфраструктурных проектов развивающихся стран // Казанский экономический вестник. 2022. № 6 (62). С. 33–37.
11. Овчинников Д. Е. Место и роль механизма частно-государственного партнерства в инструментарии финансирования региональных проектов // Инновации и инвестиции. 2023. № 5. С. 221–224.
12. Паникарова С. В., Куклинов М. Л., Югов В. В. Роль государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры регионов Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика. 2022. Т. 20. № 6 (501). С. 1118–1142.
13. Шергин Д. А., Анненков Г. А. Методика предварительной оценки окупаемых инфраструктурных проектов государственно-частного партнерства // Финансы: теория и практика. 2023. Т. 27. № 3. С. 199–208.
14. Шульгин А. В., Шульгина Л. В. Теория государственно-частного партнерства и ее практическое применение на предприятиях промышленного комплекса // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2022. Т. 19. № 5. С. 5–11.
15. Fleta Asín J., Muñoz F. When bigger is better: Investment volume drivers in infrastructure public private partnership projects // Socio Economic Planning Sciences. 2023. Т. 86. С. 101473.

The Role of Public-Private Partnerships in Financing Infrastructure Megaprojects in Developing Countries

Yakov V. Pustenko

Researcher,
Moscow State University of Civil Engineering,
129337, 26 Yaroslavskoye Shosse, Moscow, Russian Federation;
e-mail: pustenkoyv@gmail.com

Leonid S. Polishchuk

Researcher,
Moscow State University of Civil Engineering,
129337, 26 Yaroslavskoye Shosse, Moscow, Russian Federation;
e-mail: polishchukleonid22@gmail.com

Elizaveta V. Tikhomirova

Researcher,
Moscow State University of Civil Engineering,
129337, 26 Yaroslavskoye Shosse, Moscow, Russian Federation;
e-mail: Tikhomirova2003@list.ru

Artur V. Kan

Researcher,
Moscow State University of Civil Engineering,
129337, 26 Yaroslavskoye Shosse, Moscow, Russian Federation;
e-mail: qunexxx@gmail.com

Andrei S. Doshchechkin

Researcher,
Moscow State University of Civil Engineering,
129337, 26 Yaroslavskoye Shosse, Moscow, Russian Federation;
e-mail: andrydos77@gmail.com

Abstract

This article evaluates the role of public-private partnerships (PPPs) in financing infrastructure megaprojects in developing countries, which serve as key drivers of socio-economic development. The study follows the IMRAD structure to systematize identified patterns and assess the effectiveness of PPP implementation. The introduction justifies the relevance of the issue and identifies main obstacles to infrastructure investment. The objectives include analyzing PPP's impact on project economic sustainability, examining risk-sharing mechanisms, and identifying success factors. The methodology combines statistical analysis, comparative case studies of implemented projects, and expert surveys. These methods enable both quantitative assessment of financial performance and qualitative evaluation of PPP's influence on infrastructure development. Using a systems approach, the authors highlight the impact of legal frameworks and management transparency under constrained budgetary conditions. Results demonstrate that effective PPP use reduces fiscal burdens, distributes financial risks, and attracts additional capital for infrastructure solutions. Countries employing PPP mechanisms tend to achieve economic stability and global competitiveness faster. The conclusion offers practical recommendations for policymakers and investors: improving legal frameworks, strengthening project oversight, and fostering favorable investment climates. Emphasis is placed on developing region-specific strategies to enhance megaproject success rates and strengthen economic security in developing nations. Additional

analysis reveals that successful PPP implementation requires comprehensive project management approaches, improved governance quality, and financing transparency. International and regional practices show adaptability of cooperation models to country-specific contexts. Complementary factors—political stability, skilled workforce availability, and technological capacity—further optimize infrastructure financing processes. The findings confirm PPP's strategic importance and open new avenues for further research.

For citation

Pustenko Ya.V., Polishchuk L.S., Tikhomirova E.V., Kan A.V., Doshchechkin A.S. (2025) Otsenka roli gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v finansirovanii infrastrukturykh megaproektov v razvivayushchikhsya stranakh [The Role of Public-Private Partnerships in Financing Infrastructure Megaprojects in Developing Countries]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (4A), pp. 589-598.

Keywords

Public-private partnership, infrastructure megaprojects, financing, developing countries, evaluation

References

1. Adamaitis S. A. Public–private partnership projects as a tool for developing the infrastructure of the Far East // *Regional Studies*. 2022. No. 2 (76). pp. 67–77.
2. Afanaseeva N. V., Yenikeeva L. A. New variants of public–private partnership for interaction between government authorities and business // *Financial Management*. 2024. No. 2. pp. 197–207.
3. Boychuk A. V. Legal regulation of forms of public–private partnership // *Moscow Economic Journal*. 2024. Vol. 9. No. 5. pp. 164–183.
4. Vedemikova E. V. Analysis of the state of public–private partnership in Russia // *Bulletin of Perm National Research Polytechnical University. Socio-Economic Sciences*. 2023. No. 2. pp. 242–254.
5. Dzhabrailov D. Kh., Dzhabrailova I. Kh. Main characteristics of the implementation of public–private partnership // *Trends in the Development of Science and Education*. 2024. No. 109, issue 5. pp. 86–89.
6. Yegorova D. A. Trends in the development of public–private partnership in Russia // *Construction Economics*. 2024. No. 3. pp. 96–98.
7. Konovalyov D. S. Public–private partnership as a tool for solving regional infrastructure problems (on the example of PPP projects in Saint Petersburg) // *Novelty. Experiment. Traditions (N.Eks.T)*. 2023. Vol. 9. No. 3 (23). pp. 29–39.
8. Kyurdzhev S. P., Shkred V. N. Features of evaluating the effectiveness of public–private partnership projects: models and principles // *Public and Municipal Governance. Scientific Notes*. 2023. No. 1. pp. 97–104.
9. Namadov V. D. Experience in implementing public–private partnership mechanisms in the founding states of BRICS // *Industry: Economics, Management, Technologies*. 2024. Vol. 3. No. 2 (9). pp. 6–12.
10. Nzenge N. A. Public–private partnership as a model for financing public infrastructure projects in developing countries // *Kazan Economic Bulletin*. 2022. No. 6 (62). pp. 33–37.
11. Ovchinnikov D. E. The role and place of the private–public partnership mechanism in the toolkit for financing regional projects // *Innovations and Investments*. 2023. No. 5. pp. 221–224.
12. Panikarova S. V., Kuklinov M. L., Yugov V. V. The role of public–private partnership in developing the infrastructure of the regions of the Russian Federation // *Regional Economics: Theory and Practice*. 2022. Vol. 20. No. 6 (501). pp. 1118–1142.
13. Shergin D. A., Annenkov G. A. Methodology for the preliminary assessment of profitable infrastructure projects in public–private partnership // *Finance: Theory and Practice*. 2023. Vol. 27. No. 3. pp. 199–208.
14. Shulgin A. V., Shulgina L. V. The theory of public–private partnership and its practical application in industrial enterprises // *FES: Finance. Economics. Strategy*. 2022. Vol. 19. No. 5. pp. 5–11.
15. Fleta Asín J., Muñoz F. When bigger is better: Investment volume drivers in infrastructure public–private partnership projects // *Socio Economic Planning Sciences*. 2023. Vol. 86. p. 101473.