

УДК 622

## ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МАШИНОСТРОЕНИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Герасимов И.А. студент гр. ДГтс-221, 3 курс

Научный руководитель: Королева Т.Г. к.э.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф.

Горбачева, г. Кемерово

В условиях геополитической турбулентности, санкционного давления и курса на импортозамещение развитие машиностроения через механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) становится для России стратегическим приоритетом. Уход иностранных компаний (например, производителей станков, промышленной электроники) и ограничение доступа к критическим технологиям обострили необходимость создания отечественных аналогов. Особую значимость это приобретает в контексте укрепления технологического суверенитета — ключевого элемента национальной безопасности. Машиностроение, как основа промышленного потенциала, требует модернизации, однако текущие темпы импортозамещения остаются недостаточными. В таких условиях ГЧП может стать инструментом привлечения частных инвестиций и компетенций, но его реализация в отрасли сталкивается с системными барьерами.

Машиностроение — это «каркас» промышленности, от которого зависит работа других секторов, от сельского хозяйства до оборонного комплекса. Однако оно остается одной из самых проблемных отраслей российской экономики. Доля высокотехнологичной продукции в экспорте не превышает 10% [1], а зависимость от импорта комплектующих (подшипники, электроника, прецизионное оборудование) достигает 70–90%. Санкции 2022–2024 годов усугубили ситуацию, заблокировав доступ к современным станкам с ЧПУ и промышленным роботам. Несмотря на рост бюджетных ассигнований на импортозамещение, отрасль сталкивается с износом основных фондов (более 41,2%) [2], дефицитом квалифицированных кадров и низкой инновационной активностью.

Стратегия технологического суверенитета, утвержденная в 2022 году, предполагает сокращение зависимости от иностранных технологий в станкостроении, робототехнике и микроэлектронике к 2030 году [3]. В первую очередь в документе делается ставка на создании полных производственных цепочек, начиная с разработки информационных систем для станков с ЧПУ и заканчивая серийным выпуском роботизированных линий и чипов для промышленной автоматизации. Для поддержки отрасли предусмотрены меры по кооперации предприятий с научными центрами, включая создание инжиниринговых хабов на базе ведущих технических вузов и увеличение доли государственного заказа на отечественную продукцию. Несмотря на

многообещающие планы, в реализации данной стратегии видятся серьезные препятствия. Так, на текущий момент машиностроение утратило большую часть научно-технической базы (большинство отраслевых НИИ закрыты, а оставшиеся, например, ЦНИИТМАШ, испытывают дефицит финансирования), присутствуют разрывы кооперационных цепочек и, наконец, машиностроение обладает низкой инвестиционной привлекательностью.

В таких условиях, когда отсутствует иностранный капитал и отрасль является непривлекательной для внутренних инвесторов, для реализации технологического суверенитета ГЧП может стать тем самым инструментом привлечения частных инвестиций и компетенций. Государственно-частное партнерство зарекомендовало себя как эффективный механизм в условиях кризисов. Его история начинается с Великобритании, где в 1980-х годах модель PFI (Private Finance Initiative) помогла модернизировать инфраструктуру при дефиците бюджета. В США есть несколько примеров успешных проектов, реализованных с помощью ГЧП. Например, тоннель Порт-Майами во Флориде, которых помог уменьшить транспортную загруженность в центре города практически на 80%, обеспечивая стабильный поток доходов для инвесторов проекта. Еще одним показательным примером является проект Denver Eagle Р3 в Колорадо, включающий две линии пригородных поездов, одна из которых соединяет центр Денвера с международным аэропортом [4]. Данный механизм позволил привлечь инвестиции предпринимателей для проектирования, строительства, финансирования, эксплуатации, обслуживания железнодорожных линий. Таким образом, механизм ГЧП демонстрирует ускорение реализации сложных задач, распределяя риски между государством и бизнесом.

В России за 2024 год заключено около 4000 соглашений ГЧП с общим объёмом инвестиций 6,9 трлн руб., из которых 69% составили частные средства. Основными направлениями в инфраструктурных проектах остаются транспортная инфраструктура, ЖКХ и социальная сфера (таблица 1) [5]. Ярким примером стал проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Санкт-Петербург стоимостью 1,8 трлн руб., реализованный через концессию [6]. Успех таких проектов объясняется чёткой нормативной базой, государственными гарантиями возврата инвестиций (включая субсидии и налоговые льготы), а также понятной доходностью для бизнеса — например, за счёт платных услуг или долгосрочных контрактов с бюджетом. Однако в машиностроении ситуация иная: здесь механизмы ГЧП практически не используются, несмотря на их потенциальную роль в преодолении технологического отставания.

Таблица 1. Сфера лидеры по реализации инструмента государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах (2024 г.)

Сфера	Количество соглашений
ЖКХ и энергоснабжение	Более 2700
Образование и наука	200
Отдых и культура	125

ГЧП в российском машиностроении находится в зачаточном состоянии. Отрасль сталкивается с тройным барьером: отсутствием специализированных правовых норм для промышленных проектов, неготовностью бизнеса брать на себя долгосрочные риски (10–15 лет) и доминированием сырьевых приоритетов в бюджетной политике. Без адаптации механизмов ГЧП под нужды промышленности — создания фондов НИОКР, «зелёных коридоров» для согласования проектов и налоговых стимулов — машиностроение не сможет стать драйвером технологического суверенитета. Опыт США и Великобритании доказывает: ГЧП работает там, где государство не просто делится рисками, но и создаёт среду для кооперации науки, бизнеса и власти. В России же этот инструмент пока остаётся «спящим ресурсом», не задействованным в критически важной отрасли.

### Список литературы:

1. Гамбарян Р. Г. Состояние экспорта высокотехнологичной продукции в России // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. — 2024. — Т. 18, № 2. — С. 37–46. — DOI: <https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-02-37-46>.
2. Степень износа основных фондов на конец года [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/14304> (дата обращения: 19.03.2025).
3. Концепция технологического развития России до 2030 года / Правительство Российской Федерации. — М., 2022
4. Cannon S. Public-private partnerships can revitalize US infrastructure [Электронный ресурс] // Federal Times. — 2024. — URL: <https://www.federaltimes.com/opinions/2024/06/11/public-private-partnerships-can-revitalize-us-infrastructure> (дата обращения: 19.03.2025).
5. Тулинов А. А. Анализ эффективности государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах // Финансовые рынки и банки. — 2024. — № 3. — С. 257. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-effektivnosti-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-infrastrukturnyh-proektaх> (дата обращения: 19.03.2025).
6. Милькина А. Частные инвестиции по проектам ГЧП в 2024 году достигнут рекордных 1,6 трлн рублей [Электронный ресурс] // Ведомости. — 2024. — URL: [https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure\\_development/articles/2024/10/24/1070844-chastnie-investitsii-po-proektam-gchp-v-2024-godu-dostignut-rekordnih-16-trln-rublei](https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2024/10/24/1070844-chastnie-investitsii-po-proektam-gchp-v-2024-godu-dostignut-rekordnih-16-trln-rublei) (дата обращения: 19.03.2025).
7. О государственно-частном партнерстве: Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ (ред. от 01.01.2024) // Собрание законодательства РФ. — 2015. — № 29 (ч. I). — Ст. 4349.