

УДК 622.621.311.21

Абдыкаримов К. Д., студент группы МАШ-15-3, 5B071200 “Машино-
строение”

Королева А. А., ст. преподаватель
(КарГТУ, г. Караганда)

Abdykarimov Kairat, student, 5B071200 “Mechanical engineering”

Koroleva Anna, Senior lecturer
(KSTU, Karaganda)

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МА- ШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

SOCIO-ECONOMIC ASPECTS OF MECHANICAL ENGINEERING DEVELOPMENT IN REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Являясь одной из ключевых отраслей любого государства, машиностроение оказывает непосредственное влияние на его индустриальное развитие, национальную безопасность, экономический рост и конкурентоспособность. В общей сложности этот сектор включает более 20 подотраслей. Из них в Казахстане в основном представлены следующие сегменты: производство компьютеров, электронной и оптической продукции (3 819 млн. тенге, или 0,2% от общего объема промышленного производства); электрическое оборудование (6 891 млн. тенге, или 0,3%); автотранспортные средства, трейлеры и полуприцепы (22 660 млн. тенге, или 1%); прочие транспортные средства; машины и оборудование, не включенные в другие категории (3 505 млн. тенге, или 0,2%); ремонт и установка машин и оборудования (40 307 млн. тенге, или 1,8%) (рисунок 1) [1].

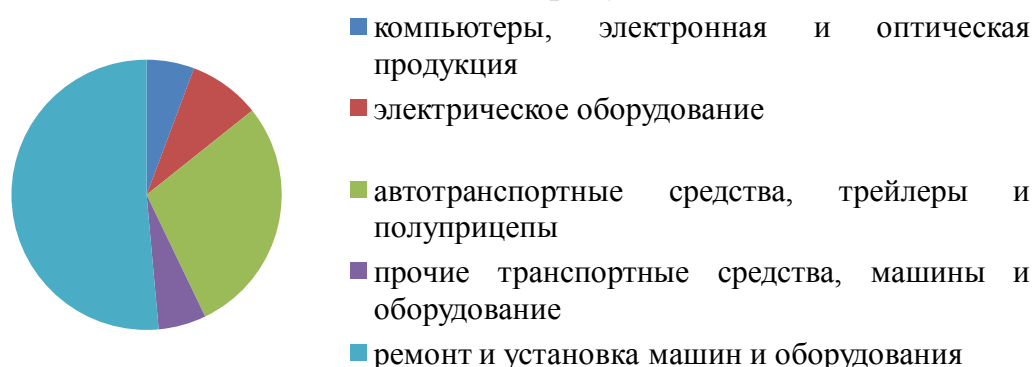


Рисунок 1. Доля сегментов машиностроения от общего объема промышленного производства в Республике Казахстан на 2014 г.

В настоящий момент в Казахстане сегмент машиностроения создает лишь 0,6% валовой добавленной стоимости (ВДС). Тот же показатель в

России равен 2,9%. Однако и это относительно немного по сравнению со странами, лидирующими в сфере производства машиностроительной продукции. Так, в Германии на ее долю приходится 8,1% ВДС, в Японии – 7,2%. Примечательно, что в Беларуси данный показатель сопоставим с немецким или японским и достигает 7,1%.

Отличительной чертой этой отрасли является преобладание сборочных производств в автомобилестроении, железнодорожном и сельскохозяйственном машиностроении [2].

Доля изделий казахстанского производства на внутреннем рынке машиностроительной продукции составляет около 15 %, остальные 85 — импортное производство. Для отрасли характерны низкий технологический уровень предприятий, недостаточная конкурентоспособность продукции, слаборазвитая научно-техническая и прочая инфраструктура производства, невысокий уровень менеджмента. В последнее десятилетие страну покинули десятки тысяч высококвалифицированных специалистов и рабочих машиностроительного профиля [3].

Такое положение дел связано с тем, что после распада Советского Союза, сопровождавшегося разрывом экономических связей, в Казахстане произошло резкое снижение объемов производства. Машиностроение оказалось в плачевном состоянии, при этом признаки восстановления отрасли появились только в начале 2000-х годов. В целом состояние внутреннего рынка характеризуется низким уровнем спроса на продукцию отечественных производителей. Так, в сегменте транспортной, нефтегазовой и ряде других отраслей условия диктуют крупные игроки. В сельском хозяйстве низкая потребность в новой технике обусловлена нехваткой финансовых средств у производителей и переработчиков продукции. В автопроме, несмотря на рост показателей в сегменте, все еще определяющим является низкая конкурентоспособность отечественной продукции по сравнению с зарубежными аналогами [2].

В работе отрасли до настоящего времени остаются нерешенными главные проблемы машиностроительного комплекса — острый недостаток инвестиций на перспективное развитие предприятий и ограниченность оборотных средств, необходимых для обеспечения стабильного текущего производства.

По фактору инвестиционной обеспеченности машиностроительный комплекс находится в явно неудовлетворительном положении. Вследствие этого отрасль занимает одно из последних мест в промышленности по показателям развития основных средств. Даже в последние, наиболее инвестируемые годы объем ввода основных средств в целом по отрасли не превышал 0,3 % от величины данного показателя по всей промышленности республики, хотя более половины основных средств машиностроительного комплекса находится в состоянии предельно допустимого износа [3].

На сегодняшний день в Казахстане насчитывается более 1,5 тысячи предприятий в сфере машиностроения, но далеко не все из них реально работающие. Большинство простаивают или выполняют единичные заказы. Основная часть спроса на изделия машиностроительной продукции на внутреннем рынке покрывается за счет импорта.

Согласно прогнозам, в ближайшие годы экономика республики будет динамично развиваться и, следовательно, потребность в машиностроительной продукции возрастет. Однако объемы выпуска казахстанского машиностроения сейчас относительно невелики, и оно в любом случае не в состоянии полностью удовлетворить спрос местных потребителей. Поэтому массовое импортозамещение в условиях экономического роста Казахстана маловероятно, и более того, по многим позициям оно нецелесообразно, так как для создания новых машиностроительных отраслей требуются огромные ресурсы.

Экспорт продукции казахстанского машиностроения невелик: в 2011 году он был равен 0,4% ВВП (наименьший показатель среди стран ЕЭП) и ориентирован, прежде всего, на российский рынок. И хотя трудно ожидать его многократного увеличения, все же по некоторым товарным группам (подшипники, электрооборудование), учитывая создание Единого экономического пространства, можно прогнозировать определенный рост экспортных потоков.

Между тем в отрасли существуют системные проблемы, которые не удастся полностью решить даже в среднесрочной перспективе. Наиболее острая из них – отсутствие мощностей по производству компонентной базы, адекватной линейкам собираемой в стране техники. К примеру, только одному национальному оператору железнодорожной отрасли – АО «НК «Қазақстан темір жолы» требуется запасных частей по 2800 позициям, из которых лишь 500 покрывают местные производители.

Второй по значимости проблемой является отсутствие мощностей в ключевой для всех сегментов машиностроения отрасли – станкостроении. При этом необходимо отметить, что деградация станочного парка и трудности с поставками комплектующих для сборочных производств присущи машиностроению всех стран СНГ.

Еще одной ключевой проблемой развития отрасли является отсутствие доступного финансирования. В результате машиностроительные предприятия часто не имеют возможности инвестировать в расширение или модернизацию производства, что ведет к технологическому отставанию и низкому уровню производительности труда.

Отрицательное влияние на деятельность предприятий комплекса также оказывают высокие транспортные издержки и энергоемкость производства, которые приводят к низкому уровню рентабельности и ценовой конкурентоспособности их продукции. Высокий износ основных фондов,

устаревшее оборудование и технологии не позволяют обеспечить рентабельность производства [1].

Наряду с этим имеется целый ряд требующих решения проблем:

1) высокий уровень износа основных фондов, самые новые станки не позже 1986-1988 гг. выпуска, в основном 1975-1980 гг., износ зданий и сооружений;

2) низкий уровень инновационной и инвестиционной активности;

3) потеря многих видов специализированного оборудования — крупных станков, доводочных станков, станков с ЧПУ, роботов и т.д.;

4) значительная потеря кадрового потенциала, особенно квалифицированных рабочих. С 1991 по 2000 гг. практически не велась подготовка квалифицированных рабочих, разрушена вся система ПТУ, уровень подготовки инженеров очень низкий, так же как престиж профессии машиностроителя. Средний возраст рабочих на заводах сегодня превышает 40 лет;

5) уменьшение потока научно-технической документации, нехватка чертежной документации, технической машиностроительной литературы [3].

Вступление крупнейших экономик региона – России и Казахстана в ВТО приведет к обострению конкуренции на рынке между местными и зарубежными производителями. Сама по себе такая конкуренция может иметь и позитивные последствия, однако, если учитывать описанные выше проблемы, положение некоторых подотраслей машиностроительного комплекса может серьезно ухудшиться.

Анализ экспорта и импорта отрасли показал, что в краткосрочной и среднесрочной перспективе отрасль вряд ли способна занять прочное место на мировом рынке. Казахстану следует также ожидать увеличения импорта некоторых видов машиностроительной продукции.

Устранение основных проблем развития могло бы повысить его экспортный потенциал и снизить зависимость от импорта, а из-за быстрого растущего внутреннего спроса на машиностроительную продукцию предприятиям было бы целесообразно ориентироваться на внутренний рынок [1].

Рост благосостояния населения вкупе с относительно невысокой его обеспеченностью легковыми автомобилями и товарами длительного пользования будет «разогревать» спрос на продукцию тех подотраслей машиностроения, которые ориентированы на потребительский рынок (этот процесс идет уже несколько лет). Одновременно потребность в обновлении мощностей различных секторов национальной экономики простимулирует спрос на продукцию инвестиционного машиностроения. Совершенствование системы финансирования машиностроения, в том числе через институты развития, может кардинально улучшить состояние отрасли.

Локомотивом будущего роста казахстанского машиностроительного комплекса является его транспортный сегмент. В стране растет число новых предприятий по промышленной сборке автомобилей, электровозов и

тепловозов, а также летательных аппаратов. В скором времени увеличивающиеся мощности железнодорожного машиностроения должны решить задачи по восполнению и обновлению парка подвижного состава [2].

Для эффективного преодоления трудностей и повышения конкурентоспособности отечественные машиностроительные предприятия строят свои стратегии развития на базе сотрудничества с мировыми лидерами отрасли. Реализация совместных проектов, в том числе и со странами-участниками ЕАЭС, — действенный инструмент для решения системных проблем, позволяя запускать на территории Казахстана новые высокотехнологичные предприятия. В республике уже функционирует несколько средних предприятий, на мощностях которых собираются легковые автомобили, грузовая и сельхозтехника, автобусы и т. д. [1]. Необходимо увеличить экспорт конкурентоспособной продукции, оказывать содействие формирующимся цепочкам производителей, обеспечивающих производство импортозамещающей продукции и продукции, ориентированной на экспорт. Нужно также содействовать созданию кредитных и лизинговых институтов, направленных на поддержку экспорта и освоение новых сегментов внутреннего рынка. Большинство проблемных вопросов в машиностроении можно решить, используя программные методы государственного регулирования [3].

Активизация малых и средних предприятий в сфере промышленного производства является предпочтительной для экономики страны, поскольку позволяет решать проблему, связанную с улучшением структуры занятости их субъектов, обеспечением работой трудоспособного населения, снижением уровня монополизации производства и т.д. В связи с этим государство, чтобы активизировать процессы создания и развития малых и средних предприятий в машиностроении, должно оказать на этот процесс целенаправленное воздействие, используя такие меры, как оказание государственной поддержки и помощи, формирование механизмов регулярного информационного обмена между субъектами малого, среднего и крупного бизнеса, расширение программ подготовки квалифицированных кадров по их производственным специальностям, создание центров промышленного дизайна и трансфера технологий и т.д. Все это в конечном итоге приведет к росту удельного веса предпринимательского уклада в промышленном производстве и экономике страны в целом, что в перспективе приблизит ее к структурному уровню развитых стран мира [4].

Во многом будущее машиностроительной отрасли Республики Казахстан зависит от государственного регулирования.

Государственная поддержка машиностроительной отрасли Республики Казахстан имеет своей главной целью удовлетворение потребностей внутреннего рынка и расширение экспорта продукции, что в свою очередь приведет к росту ВВП и диверсификации экономики, а также росту технологического потенциала и мощности предприятий отрасли.

Развитие машиностроительных предприятий приведет к созданию новых рабочих мест, что в свою очередь сократит безработицу, позволит повысить профессионализм специалистов отрасли и подготовить высококвалифицированных кадров.

Повышение экспортной способности страны может благотворно повлиять на имидж Республики Казахстан, что способствует привлечению иностранных инвестиций и увеличению общественного интереса к отрасли.

Машиностроение в Казахстане имеет большой производственный потенциал, поэтому Правительство Республики предпринимает все меры для стимулирования развития отрасли. Государственная программа форсированного индустриально-инновационного развития, рассчитанная на 2009-2014 годы, уже дала хорошие результаты.

Нельзя не отметить, что существуют определенные риски, связанные с возможной нерентабельностью машиностроительных предприятий. Отрасль может не оправдать вложенные средства, предприятия будут работать в убыток. Во многом это зависит от того, будет ли продукция конкурентоспособной.

Таким образом, при правильной экономической политике государства развитая промышленность способна стать гарантом стабильности экономики, что очень важно в условиях нынешнего экономического положения Казахстана.

Список использованных источников

1. KAZAKHSTAN №4, 2015 год. ОТРАСЛЬ. Машиностроение: снижаем обороты. <http://www.investkz.com/journals/105/1392.html>
2. 39 проектов планируется реализовать в отрасли машиностроения в рамках второй пятилетки. 2015 год. <https://sn.kz/sn/skif-narusskom/item/4972-39-proektov-planiruetsya-realizovat-v-otrasli-mashinostroeniya-v-ramkakh-vtoroj-pyatiletki>
3. Анализ состояния и тенденций развития машиностроительного производства. М. А. Сокова. Вестник КарГУ. Караганда. 2007 год. <http://articlekz.com/article/5990>
4. Проблемы и перспективы развития малого и среднего бизнеса в машиностроении Казахстана. Ш. З. Заманбеков. Вестник КазЭУ. Алматы. 2015 год. <http://articlekz.com/article/13721>