Университет международного бизнеса имени Кенжегали Сагадиева

УДК 658.5 на правах рукописи

**ОСПАНОВ МУРАТ МАГАВЬЯНОВИЧ**

**Диверсификация предприятий машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС**

6D050600 – Экономика

Диссертация на соискание степени

доктора философии (PhD)

Научный консультант (отечественный)

д.э.н., профессор ВАК Спанов М.У.

Научный консультант (зарубежный)

д.э.н., профессор Зарук Н.Ф.

Республика Казахстан

Алматы, 2023г.

Содержание

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  | Стр. |
|  |  |  | НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ |  | 4 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ |  | 6 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | ВВЕДЕНИЕ |  | 9 |
|  |  |  |  |  |  |
| 1 |  |  | ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ |  | 15 |
|  | 1.1 |  | Теория, предпосылки и сущность диверсификации предприятий |  | 15 |
|  | 1.2 |  | Диверсификация предприятий как направление структурно-экономической политики |  | 25 |
|  | 1.3 |  | Зарубежный опыт диверсификации предприятий машиностроительной отрасли |  | 37 |
|  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  | АНАЛИЗ И ТЕНДЕНЦИИ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ |  | 47 |
|  | 2.1 |  | Анализ диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана как участника Евразийского экономического союза (ЕАЭС) |  | 47 |
|  | 2.2 |  | Оценка модернизации производственных процессов в условиях интеграции |  | 66 |
|  | 2.3 |  | Энергоэффективная организация машиностроительной отрасли: корреляционный расчет |  | 84 |
|  |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  | ПРИОРИТЕТЫ И МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ЕАЭС |  | 99 |
|  | 3.1 |  | Проблемы развития машиностроительного комплекса Казахстана: регулирование диверсификации предприятий |  | 99 |
|  | 3.2 |  | Приоритетные направления развития предприятий машиностроительной отрасли и механизмы обеспечения эффективных структурных преобразований |  | 117 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | ЗАКЛЮЧЕНИЕ |  | 131 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ |  | 136 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | ПРИЛОЖЕНИЯ |  |  |

**НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ**

Использованы нормативные ссылки на следующие документы:

1. Указ Президента РК от 15 февраля 2018 года № 636 «Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан». – режим доступа: <https://nauka.kz/>
2. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года. Стратегии и программы Республики Казахстан // Официальный сайт Президента РК. – режим доступа: <https://www.akorda.kz/ru/>
3. Государственная программа индустриально-инновационного развития на 2015-2019 годы утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 1 августа 2014 года № 874. – режим доступа: [https://primeminister.kz/](https://primeminister.kz/ru/documents/gosprograms/industrial)
4. Дорожная карта по развитию машиностроения Республики Казахстан на 2019-2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-Р – режим доступа: [https://smkz.kz/](https://smkz.kz/utverzhdena-dorozhnaya-karta-po-razvitiyu-mashinostroeniya-rk-na-2019-2024-gody/)
5. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020 - 2025 годы утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1050. – режим доступа: <https://idfrk.kz/>.
6. Казахстанский путь-2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее. Послание Президента Республики Казахстан от 17 января 2014 года. – режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400002014
7. Послание Президента Республики Казахстана народу Казахстана: «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» от 31 января 2017 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента РК: сайт URL: [http://www.akorda.kz//](http://www.akorda.kz/)
8. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 10 января 2018 г. «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции». – доступ: https://www.akorda.kz/ru/
9. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-р «Об утверждении Дорожной карты (комплексного плана) по развитию машиностроения на 2019 - 2024 годы». – режим доступа: <https://online.zakon.kz/>
10. Национальный проект «Устойчивый экономический рост, направленный на повышение благосостояния казахстанцев». – Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: <https://primeminister.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-ustoychivyy-ekonomicheskiy-rost-napravlennyy-na-povyshenie-blagosostoyaniya-kazahstancev-1595647>
11. Национальный проект «Технологический рывок за счет цифровизации, науки и инноваций», Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: <https://primeminister.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-tehnologicheskiy-ryvok-za-schet-cifrovizacii-nauki-i-innovaciy-159116>
12. Национальный проект по развитию предпринимательства на 2021-2025 годы, Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: https://primeminister.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-po-razvitiyu-predprinimatelstva-na-2021-2025-gody-159610
13. Электроэнергетика. Официальный интернет ресурс МЭ РК. – режим доступа: <https://www.gov.kz/memleket/entities/energo/activities/215?lang=ru>
14. Постановление Правительства РК от 30 сентября 2010 года № 1002. Об утверждении Программы по развитию машиностроения в РК на 2010-2014 годы. – режим доступа: <https://tengrinews.kz/zakon/>
15. Комплексный план развития машиностроения Республики Казахстан на 2019 – 2030 годы. – режим доступа: <https://smkz.kz/img/kompl-plan-proekt2018.pdf>
16. Дорожная карта по развитию машиностроения Республики Казахстан на 2019-2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-Р // <https://smkz.kz/>
17. Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958, // режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000958_>
18. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 10 января 2018 г. «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции». // https://www.akorda.kz/ru/

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

**ПЕРЕЧЕНЬ ОПРЕДЕЛЕНИЙ**

В настоящей диссертации использованы следующие термины с соответствующими определениями:

* Диверсификация – освоение капитала представленной корпорации в отрасли, направленные в различные направления отрасли промышленности;
* Кадровый потенциал – общая (количественная и качественная) характеристика персонала как одного из видов ресурсов, связанная с выполнением возложенных на него функций и достижением целей перспективного развития предприятия;
* Машиностроение – это вид производственной деятельности предприятий обрабатывающей промышленности и сферы услуг, специализирующихся на проектировании, производстве, обслуживании и утилизации всевозможных машин, технологического оборудования и их деталей
* Наукоемкая продукция – это продукция, в себестоимости которой доля расходов на НИОКР существенно превышает значение среднеотраслевого показателя, либо значения аналогичных показателей смежных отраслей;
* НИР – работа научного характера, которая связана с поиском, поведением исследований, экспериментами с целью расширения имеющихся и получения новых знаний, проверки научных гипотез;
* Промышленная политика – политика, которая строится на непосредственном участии и активной роли государства в формировании структуры и организации промышленности с целью стимулирования экономического роста;
* Промышленная продукция – прямой полезный результат производственной деятельности промышленного предприятия, представляющий собой совокупность продуктов или работ промышленного характера;
* Экономический рост – количественное и качественное совершенствование общественного продукта и факторов его производства;
* Энергетические ресурсы – запасы энергии в природе, которые могут быть использованы в хозяйстве;
* Евразийский экономический союз – экономический союз некоторых постсоветских государств, расположенных в Евразии – Беларуси, Казахстана, России, Армении и Кыргызстана;
* Интеграция – процесс объединения частей в целое. В зависимости от контекста исследования подразумевается международная экономическая интеграция;
* Международная экономическая интеграция – процесс международного объединения экономики стран в общий рынок, который обладает отменой тарифных и нетарифных ограничений, приводящая к унификации экономической политики в отраслях экономики.

**ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| CKD |  | Мелкоузловая сборка |
| CMIF |  | Китайская федерация машиностроительной промышленности |
| DKD |  | Крупноузловая сборка |
| ITT |  | Информационные технологии и телекоммуникации |
| R&D |  | Специалист в области развития и инноваций |
| RMT |  | Сбыт и технологии |
| U |  | Продукция |
| WSA |  | World Steel Association |
| АО |  | Акционерное общество |
| АПК |  | Агропромышленный комплекс |
| АТР |  | Азиатско-Тихоокеанский регион |
| АЭС |  | Атомные электростанции |
| БНС АСПиР РК |  | Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан |
| БРИКС |  | Группа из пяти быстроразвивающихся стран: Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика |
| ВВП |  | Валовой внутренний продукт |
| ВДС |  | Валовая добавленная стоимость |
| ВЛ |  | Воздушная линия электропередачи |
| ВЛЭ |  | Воздушная линия электропередачи |
| ВТО |  | Всемирная торговая организация |
| ГП |  | Государственное предприятие |
| ГПИИР |  | Государственная программа индустриально-инновационного развития |
| ГЭС |  | Гидроэлектростанция |
| ЕАК |  | Евразийская экономическая комиссия |
| ЕАЭС |  | Евразийский экономический союз |
| ЕКПТ |  | Единая карта приоритетных товаров |
| ЕС |  | Европейский союз |
| ЕЭК ТС |  | Евразийская экономическая комиссия Таможенного союза |
| ЕЭП |  | Единое экономическое пространство |
| ЖД |  | Железнодорожный транспорт |
| ЗСТ |  | Зона свободной торговли |
| ИСО |  | International Organization for Standardization |
| ИФО |  | Индекс физического объема |
| КГД МФ РК |  | Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан |
| КНР |  | Китайская Народная Республика |
| КФ |  | Корпоративный фонд |
| МИР РК |  | Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан |
| МТС |  | Машинотракторные станции |
| НДС |  | Налог на добавленную стоимость |
| НИИ |  | Научно-исследовательский институт |
| НИОКР |  | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы |
| НПЗ |  | Нефтеперерабатывающий завод |
| НПП |  | Научно-производственное предприятие |
| НТП |  | Научно-технический прогресс |
| ОАО |  | Открытое акционерное общество |
| ОЭСР |  | Организации экономического сотрудничества и развития |
| ОЮЛ |  | Объединение юридических лиц |
| РБ |  | Республика Беларусь |
| РГКП |  | Республиканское государственное казенное предприятие |
| РК |  | Республика Казахстан |
| РФ |  | Российская Федерация |
| СЕМАЗ |  | Семипалатинский автомобильный завод |
| СМИ |  | Средства массовой информации |
| СМК |  | Союз машиностроителей Казахстана |
| СНГ |  | Содружество Независимых Государств |
| СРП |  | Соглашение о разделе продукции |
| СССР |  | Союз Советских Социалистических Республик |
| СХ |  | Сельскохозяйственная техника |
| США |  | Соединенные Штаты Америки |
| СЭЗ |  | Специальные экономические зоны |
| ТиПО |  | Техническое и профессиональное образование |
| ТК ЕАЭС |  | Таможенный кодекс Евразийского экономического союза |
| ТНК |  | Транснациональная компания (корпорация) |
| ТОО |  | Товарищество с ограниченной ответственностью |
| ТП |  | Технологическое предвидение |
| ТЭК |  | Топливно-энергетический комплекс |
| ТЭС |  | Тепловая электростанция |
| ФНБ |  | Фонд национального благосостояния |
| ЧПУ |  | Числовое программное управление |
| ШОС |  | Шанхайская организация сотрудничества |
| ЭПШП |  | Экономический пояс Шелкового пути |

**ВВЕДЕНИЕ**

Актуальность темы исследования. В настоящее время в Республике Казахстан (РК) запущены процессы Третьей модернизации страны и стоит задача по форсированному качественному росту экономики и уровню жизни в стране. План развития Казахстана до 2025 года [1] является продолжением Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2020 года [2], который нейтрализовал результаты финансового кризиса и стимулировал транзит к диверсифицированному устойчивому росту экономики. Качественный экономический рост основывается на росте конкурентоспособности бизнеса и человеческого капитала, технологическом уровне модернизации, улучшении институциональной среды и сокращении отрицательного влияния человека на природу. Одним из существенных направлений модернизации отечественной экономики является диверсификация. Процесс диверсификации довольно противоречив и в национальной экономике по-прежнему преобладает добыча и экспорт сырья. Базовым направлением диверсификации является машиностроение. Одной из статично формирующихся отраслей обрабатывающего сектора страны является машиностроение [3]. Индустриализация государства основывается на формировании машиностроительной отрасли, стержнем которого являлось не потерять наработанные мощности, а организация единой сети промышленности страны и создание необходимой транспортной, энергетической и промышленной инфраструктуры для развития предприятий и бизнеса.

Казахстан обладает значительным потенциалом в обеспечении устойчивого роста как для секторов агропромышленного комплекса, так и для энергетического, металлургического секторов, транспорта и других стержневых отраслей экономики. Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена тем, что эффективное функционирование национальной экономики и обеспечение ее долговременного устойчивого роста неразрывно связано с развитием и совершенствованием процесса диверсификации, что отражено в следующих национальных проектах:

* Национальный проект «Устойчивый экономический рост, направленный на повышение благосостояния казахстанцев», 15 Октябрь 2021 [4];
* Национальный проект «Технологический рывок за счет цифровизации, науки и инноваций», 15 Октябрь 2021 – [5];
* Национальный проект по развитию предпринимательства на 2021-2025 годы, 15 Октябрь 2021 – [6].

В стране образованы условия для поддержки обрабатывающей промышленности и машиностроения, казахстанские компании освоили производство новых видов продукции, таких как грузовые и пассажирские вагоны, автомобили, автобусы, электровозы и трансформаторы. Машиностроительная отрасль обеспечивает устойчивое развитие как для секторов агропромышленного комплекса, так и для энергетического, металлургического секторов, транспорта и других стержневых отраслей экономики. Подотрасли машиностроения – это ядро, имеющее потенциал для формирования национальной экономики – 13 млрд. долл. США, формирующий ввоз товаров машиностроения, отечественный объем предприятий продукции которой образует более 3 млрд. долл. США. Тройка импортируемой продукции состоит из электрооборудования, нефтегазового машиностроения и автомобилестроения. В машиностроительной отрасли функционирует 2 600 юридических лиц, формирующие 64 тысячи рабочих мест, производительность труда одного работника составляет 12,4 тыс. долл. США. При этом одно отраслевое рабочее место активизирует и мотивирует в создании на рынке труда 7-8 рабочих мест в смежных отраслях [7].

Машиностроительная отрасль Казахстана в наличии имеет системные проблемы, причинами которых является низкий уровень инвестиционной привлекательности, конкурентоспособности товаров как на внутреннем, так и на внешних рынках, дефицит квалифицированных кадров, так и отсутствие предприятий высоколегированных и жаропрочных сталей, изнашивание оборудования. К решению данных вопросов и выявлению резервных мощностей отрасли Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан вкупе с ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» была ратифицирована дорожная карта по развитию машиностроения на 2019 – 2024 годы [8], принят Закон о промышленной политике [9], создано АО Фонд развития промышленности [10], ведется работа по обеспечению отечественных машиностроителей доступным сырьем. В работе проанализировано состояние машиностроительного комплекса РК, выявлены проблемы и предлагаются системные и комплексные меры по развитию отрасли.

Разработанность темы исследования. Разработка проблемы многогранности диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС, эволюции его развития имеет под собой обширный пласт научных изысканий, начиная от классической экономической школы до современных научных исследований и предполагает обращение к нему со стороны ученых и практиков в поиске новых сторон и характеристик. Тема диверсификации имеет значение в свете повышения конкурентоспособности обрабатывающей промышленности, направленного на рост производительности труда и увеличение объемов экспорта обработанных товаров. Соответственно, выявление факторов диверсификации предприятий машиностроительной отрасли, сопоставление их значимости на разных этапах развития – это задачи как теоретической, так и прикладной науки.

В докторском исследовании были использованы как классические и фундаментальные труды в области теории диверсификации предприятий (И. Ансоффом (12, 20), Г. Минтцберга (28), А.А. Томпсон (32, 38, 39), Gort M. (14) и др., так и труды экономистов-исследователей, привнесших существенный вклад в разработку методологии и теории исследуемой проблемы (Gort M. (14), Berry C.H. (15), Yoshinara E., Sakuma A., Itami K. (16), Pitts R. A., Hopkins, H. D. (17), Архипов А.И. (23), Румянцева Е.Е. (24), Новицкий Е.Г. (27), Дафт Р. (33), Коно Т. (37) и др.). В Казахстане теоретические и методологические проблемы диверсификации производства исследовали Н.А. Назарбаев (41, 42, 43), С.С. Еспаев (46), М.У. Спанов (56, 79), Смагулова Ш.А. (48), А.Т. Ускеленова (44, 54, 57, 66, 70, 71, 77), Н.А. Курманов (60, 65, 66), А. Муканова (29), Оспанов М.М. (44, 70, 72) и многие другие.

Вопросы диверсификации машиностроительных предприятий на этапах своего формирования меняют содержание. Поэтому рост числа исследований этой проблемы не дозволяет считать ее всецело изученной. Требуется системный анализ воздействия факторов на рост машиностроительной отрасли, их взаимодействия и синергетического влияния на модификацию его источников, материи в условиях глобализации мирохозяйственных связей. Острота темы докторского исследования и постановления представленных проблем предопределили постановку целей и задач работы.

Цель исследования. Цель работы состоит в разработке теоретико-методологических и научно-практических рекомендаций по улучшению процесса диверсификации и обеспечению устойчивого роста машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС.

Реализация указанной цели решает следующие задачи:

* изучить теоретические и методологические подходы формирования диверсификации предприятий с определением его основных составляющих;
* исследовать своеобразие диверсификации предприятий в условиях интеграции стран ЕАЭС с определением основных составляющих и структурных изменений;
* проанализировать параметры развития диверсификации предприятий и оценить степень его влияния на результаты преобразований и повышению конкурентоспособности машиностроительной отрасли Казахстана;
* обосновать организационные основы и подходы рационализации производственных процессов машиностроительной отрасли и дать методологическую оценку взаимосвязи факторов развития в условиях интеграции;
* дать оценку системно-структурным преобразованиям в развитии модели энергоэффективных предприятий с учетом их вклада в процессы её модернизации;
* разработать прогнозные сценарии роста машиностроения в условиях интеграции и сбалансированного развития экономики страны.

Объектом исследования являются предприятия машиностроительного сектора Казахстана.

Предметом исследования являются закономерности и тенденции развития процесса диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС.

Теоретическим и методологическим ядром исследования явились труды отечественных и зарубежных ученых в вопросах теории управления, диверсификации предприятий, а также совокупность общенаучных принципов и частных методов экономических исследований по изучаемым вопросам. В диссертации использованы труды, установленные на решении общетеоретических вопросов формирования, функционирования и управления процесса диверсификации предприятий. Правовой и информационной базой послужили законодательные и нормативные документы, статистические и аналитические материалы Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, а также материалы научной и периодической печати.

Методы исследования сформированы на применении комплексного и системного анализа. В ходе работы были использованы общенаучные приемы и методы: сравнительный приём, метод анализа и синтеза, экспертные оценки и др. При разработке концептуальных основ диверсификации предприятий исходили из необходимости изучения и использования достижений мировой научной мысли и зарубежного опыта, который может адаптироваться в отечественной экономике.

Научная новизна исследования заключается в следующих результатах:

* 1. уточнены характерные черты и сформулирована авторская трактовка категории «диверсификация предприятий», учитывающая не только долговременное и стабильное увеличение количественных параметров, но и повышение качества предприятий на основе интенсивного использования новых факторов, таких как: цифровизация, time-management, внедрение «умных систем», эффективность управления ресурсами отрасли, повышение требований экологичности предприятий;
  2. обоснованы концептуальные основы и теоретические аспекты процесса диверсификации предприятий в условиях его нового качества, с выделением их целеполагания, и в результате их сопоставления определены критерии привлекательности отрасли – критерии «затрат на вхождение в отрасль», критерии дополнительных выгод, обосновывающие возможные действия компании;
  3. выявлены и обобщены особенности развития процесса диверсификации предприятий на примере опыта зарубежных стран, который показал, что в политике государств присутствует много общего, однако имелось решение разных задач, таких как внимание Японии уделено на реставрации промышленности после войны; стимулирование политики индустриализации сельского хозяйства аграрными странами – Китаем, Индией и Южной Кореей.
  4. на базе изучения опыта зарубежных стран, обосновано, существенное отличие технологической модернизации и условия развития отрасли машиностроения в Казахстане.
  5. проанализирована машиностроительная отрасль Республики Казахстан, подверженная макроэкономическим воздействиям, следствием чего является низкая конкурентоспособность как внутри страны, так и на внешних рынках и выделены методические рекомендации оценки степени влияния процесса диверсификации на результаты проводимых изменений и обоснована заинтересованность стран ЕАЭС в организации общего рынка электроэнергии с целью получения возможности экспортировать излишки электроэнергии в третьи страны и удовлетворять собственные потребности. Плюсом для Казахстана является использование транзитного потенциала, тем самым расширяется промышленное производство внутри.
  6. предложены направления роста машиностроения в условиях сбалансированного развития и модернизации национальной экономики, в частности организация мини-литейных заводов и организация центра базовых производств в нескольких регионах Казахстана с целью ориентации на потребителя.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. выявлены характерные черты и особенности диверсификации предприятий и сформулирована ее авторская трактовка;
2. изучены концептуальные основы и теоретические аспекты процесса диверсификации предприятий и определены критерии привлекательности машиностроительной отрасли;
3. выявлены особенности развития процесса диверсификации предприятий на примере опыта зарубежных стран;
4. обоснована необходимость стран ЕАЭС в организации общего рынка электроэнергии;
5. разработаны направления развития и роста машиностроения в условиях сбалансированного развития и модернизации национальной экономики

Теоретическая значимость:

Создание Евразийского экономического союза имеет потенциал для развития стран-участниц объединения. Разработанные в исследовании общенаучные представления диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС способствует модернизации и росту конкурентоспособности экономик, расширению взаимной торговли и экономического сотрудничества стран-участниц.

Разработанные в диссертационной работе результаты содействуют реализации государственных программ развития, национальных проектов и дорожной карты по развитию машиностроения. Представленные в работе определения и методики по диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана в условиях ЕАЭС развивают и в дальнейшем дополняют информационные базы. Кроме того, теоретико-методические разработки диссертационной работы могут быть использованы при разработке образовательных программ экономических специальностей, подготовке учебно-методических программ дисциплин «Национальная конкурентоспособность», «Конкурентная оценка рынка и управление конкурентоспособностью», «Экономика промышленности» и др. для экономических специальностей, а также отдельные результаты докторского исследования могут быть использованы в конкурсе на грантовое финансирование по научным и (или) научно-техническим проектам.

Практическая значимость. Практическая значимость докторской диссертации заключается в том, что результаты были использованы:

1. в программах трансферта технологий, реализации программ развития отечественного машиностроения и инвестирование проектов в приобретении оборудования и индустриализации машиностроении;

2. в деятельности АО «Подольского машиностроительного завода» (ЗиО) при разработке программ реализации авторских энергетических проектов на период с 2020 в городах Актобе, Рудный, Темиртау и других местах как инжиниринговых центров и производственных площадок;

3. в инновационных разработках, снижающие зависимость отечественной энергетики и нефтегазохимии от зарубежных технологий, расширении номенклатурного ряда оборудования, специализируясь на пяти направлениях изготовления энергетического оборудования:

− тепловая и энергетическая генерация, утилизации газов;

− добыча и переработка нефти;

− мусоросжигание;

− системы охлаждения тепловых электрических станций;

− добыча, хранение, транспортировка и переработка газа.

4. в образовательных программах курсов «Финансы» и «Оценка» для магистрантов факультета «Экономика и Бизнес», а также в учебном процессе в 2019-2020 и 2020-2021 учебные годы;

5. в проекте: «Внедрение «четверной спирали» в Республике Казахстан: ключевые ориентиры, модель и механизм реализации» на грантовое финансирование по научным и (или) научно-техническим проектам на 2021-2023 годы Министерства образования и науки Республики Казахстан.Апробация основных положений и реализация результатов исследования. Выводы и результаты докладывались на МНПК, таких как: «Global science and innovations 2019: central Asia» 21.01.2018, «Проблемы становления национальной инновационной системы и развития научного потенциала экономики Казахстана» 21.01.2018, «Глобальная конкурентоспособность Казахстана: стратегия практических ответов на вызовы времени» 05-06.03.2019, «Актуальные проблемы права, экономики и образования на современном этапе: теория и практика» 15-16.03.2019, «Государственное управление и цифровой мир: в поисках синергии» 10.04.2020.

Научно обоснованные предложения и рекомендации диссертационного исследования были использованы и внедрены:

* в текущей работе АО «Подольского машиностроительного завода» (ЗиО) в области диверсификации сырьевых производств, формирования и развития финансово-промышленных групп в условиях кризисного хозяйствования;
* в программах «ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» по трансферту технологий, реализации программ развития отечественного машиностроения и инвестирование проектов в приобретении оборудования и индустриализации в машиностроении;
* в учебном процессе АО «Алматинский Технологический Университет при обучении студентов по специальностям 6B04106 – Финансы и 6В04107 — Оценка.

Публикации. По теме диссертации опубликовано 11 статей и тезисов, общим объемом 7 п. л., из них работа «Correlation Calculation of Forming the Model Energy-Efficient Production» издана в журнале «Industrial Engineering and Management Systems» базы данных Scopus, процентиль в 2020 году составлял -50, а в 2021 году – 48, по Economics, Econometrics and Finance равен 54, 5 научных работ в изданиях, рекомендованных КОКСОН Министерство науки и высшего образования Республики Казахстан и 5 статей в сборниках МНПК РК.

Структура и объем работы. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных 94-х источников и приложений. Объем работы составляет 142 страницы – проиллюстрирована 22 таблицами, 10 рисунками и 23 формулами, 5-ю приложениями.

**1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ**

1.1 Теория, предпосылки и сущность диверсификации предприятий

Формирование мировой экономики невозможно представить без многопланового процесса диверсификации предприятий как фактора успешного роста экономики. Значимость этого фактора можно наглядно проследить на примере Республики Казахстан (РК). Огромная территория, исторический путь развития страны объективно обусловили необходимость дифференциации ее регионов. Известно, что макроэкономические результаты развития за годы социалистического управления экономикой показали весьма низкую конкурентоспособность отечественной продукции, существенное отставание уровня жизни населения по сравнению с развитыми странами. Также известно, что экономика как в общем в мире, так и в каждой отдельной стране развивается неравномерно и противоречиво, чередуя фазы роста и спада, включая положительные и отрицательные тенденции. В 90-х годах с обретением независимости все постсоветские государства столкнулись, хотя и каждое по-своему, с масштабными трудностями, вызванными трансформацией экономической системы, которая сопровождалась сокращением производства и резкой дифференциацией доходов населения.

В экономической литературе встречается большое количество определений категории «диверсификация». Разные авторы под данной категорией рассматривают различные процессы, для этого требуется аутентифицировать категорию согласно к конкретным условиям, не теряя при этом общего определения диверсификации, хотя и с некоторыми замечаниями. Диверсификация (по лат. diversificatio – модификация, разнообразность от лат. diversus – разный и facio – делаю) рассматривается с позиций расширения номенклатуры товаров, которые изготавливаются отдельными предприятиями и объединениями [11, С.117]. Это необходимо предприятиям для использования своих ресурсов и на производство продукции, или определение контроля над фазой производства и для подготовки новых видов продукции. Итак, отечественная экономическая литература под диверсификацией позиционирует ее как проникновение капитала в отрасли, которые прямо не связанных с основной сферой ее деятельности.

Согласно экономическому воззрению, диверсификация предприятий – формирование процесса производства за счет его расширения, т.е. производство новой добавочной продукции и поиск новых рынков для них. Данная дефиниция оправдывает себя, но не учитывает ряд аспектов, которые важны в деятельности предприятий. Например, фирме требуется кардинальная трансформация деятельности в конкурентных обстоятельствах, поэтому компания пытается «упорядочить» капитал и трудовые ресурсы с имеющимся их потенциалом с целью вхождения в новую сферу производственных отношений, старта результативного менеджмента либо нового способа управления деятельностью компании. В итоге целью процесса диверсификации является достижение действенных показателей при максимальном использовании ресурсов.

Американский ученый Игорь Ансофф в своем определении данной экономической категории отметил, что диверсификация – это в первую очередь категория, рекомбинация ресурсов, имеющаяся в компании, в других сферах деятельности, которые существенно отличаются от ранее предшествующих [12]. Однако термин требует дополнения:

во-первых, процесс транзита затрагивает не только технологии, рынки и отрасли, согласно которым производственная компания не имела никакого отношения, но и продукция (услуга/ги) предприятия обязаны быть новыми, требующими финансовых инвестиций;

во-вторых, располагает многообразием использования продуктов, производимых фирмой, и позволяет эффективно функционировать независимо от жизненного цикла продукта, обеспечивая устойчивый поступательный рост.

Первым в 1951 году суждение о диверсификации выразил Кеннет Эндрюс, имея в виду изменения, наращивание ассортимента товаров, которые изготовляются некоторыми предприятиями и союзами [13].

Во второй половине ХХ века процесс диверсификации изучался как явление, возникшее в USA, Японии, Германии одновременно – странах с авангардной рыночной экономикой – при формировании первичной системы экономических и производственных отношений. Теоретические и практические вопросы диверсификации описал М.Горт, обусловивший ее как «…одновременный сервис компанией нескольких рынков…», но при наличии двух условий:

1. перекрестная эластичность спроса на товары, привезённые на эти рынки, является малой;

2. случай краткосрочного периода, при котором требуются запасы для потребления продукции одного рынка, они не могут быть употреблены при производстве товаров, которые нужны для сервиса других рынков [14, С.228].

Эти данные показывают малый плюсовой корреляционный расчет между численностью провиантов, на которые компании показали рост своего ассортимента с 1939 по 1954 годы, и соответственно показали рост масштабов их покупок в финансовом обороте. Но взаимосвязь диверсификации с рентабельностью не во всех случаях является углублённой и основательной.

Топ менеджмент большинства компаний USA в 60-х годах считали, что вхождение в новые отрасли производства, на новые рынки снизят риски, приумножат конкурентоспособность, денежные потоки стабилизируются и тем самым приумножат стоимость компании. Словом, они рассматривали диверсификацию как выгодную и рациональную стратегию развития компании. Однако уже в 1970-е гг. многие компании, обладающие несколькими бизнес-направлениями, приступают к пониманию необходимости поиска компромисса между ростом компании и завоёванным уровнем зрелости. К примеру, Д. Берри подвергает синтезу процесс диверсификации как умножение количества отраслей, на которых функционирует компания [15, С.380]. Японские специалисты под руководством Е. Есинары провели исследования, в результате которых заключили, что признание диверсификации необходимо рассматривать как стратегию снижающую уровень риска рыночной деятельности в неблагоприятных условиях и несущие угрозу уровню финансовой стабильности компании [16, С.27].

Обратное движение, то есть движение от диверсификации к специализации рассмотрено было в 1980-х годах Питсом и Хопкинсом [17, С.625], которые ставили диверсификацию как «…одновременное управление несколькими видами бизнеса…». Сотрудники материнской компании Booz Allen Hamilton Inc. [18, С.255] в своей дефиниции «диверсификация» рассматривали несколько подходов, и обозначали их как инструменты для роста основного бизнеса с целевым увеличением или снижением риска, и следующим содержанием:

1) они должны содержать весь спектр инвестиции, за исключением направленных на усиление конкурентных преимуществ бизнеса;

1. приобретать конфигурацию инвестиций в основной капитал для усовершенствованных продуктов, услуг, различных сегментов рынка;
2. использовать различные способы, в т. ч. внутренним развитием с организацией совместных предприятий с широкими лицензионными соглашениями.

Сеньор компании Indirect Taxation at Redington India Ltd Ramanujam Varadarajan [19, С.550] изучает данную дефиницию под углом вступления бизнес-единицы в новые сферы деятельности, при помощи роста внутренних факторов рынка, таких как расширения за счет новых бизнес-единиц. В конечном итоге, они влекут за собой изменения административных структур и управленческих процессов.

Первое упоминание в литературе о процессе диверсификации было выложено в 1959 г., где автор применил некорректный оборот, указывая, что дефиниция «диверсификации» – это форма «умудрённого слова». В научной литературе процесс диверсификации производства рассматривается в разных значениях. Их смешанное понимание вызывает противоречивые оценки экономических процессов, которое сопутствует развитию разных форм организации экономической деятельности:

* одни дефиниции парируют преимущественно внешними чертами деятельности фирм и не определяют границы, в рамках которых дефиниция имеет ценность, т.е. не локализует процесс диверсификации ни от процесса интеграции, ни от процесса сочетания/вариативности производства;
* прочие определения рассматривают категорию как средство предостережения от финансовой нестабильности субъектов, а также не разбирают полноту значения категории из-за узости применения [20, С.323].

Рассмотрим подходы к категории «диверсификация» (в соответствии с таблицей 1). Итак, анализируя дефиницию как категорию, включающую в себя конкурентную позицию, устремлённую к расширению номенклатуры производимых изделий и внедрению в новые отрасли хозяйствования, позволяют обосновать то, что в машиностроительном комплексе Казахстана за последнее десятилетие произошли структурные сдвиги со следующими особенностями [21] становления секторного формирования отраслей, таких как: нефтегазовая, сельскохозяйственная, горнорудное и/или железнодорожное машиностроение, автомобилестроение, производство электрооборудования.

Таблица 1 – Теоретико-методологические основания и концептуальные подходы к категории «диверсификация»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Автор-исследователь | Характеристика дефиниции |
|  | Kenneth Andrews [13] | изменение, расширить ассортимент продукции, изготовляемых отдельными предприятиями и блоками |
|  | Berry C.H. [15] | умножение числа отраслей, на базе которых компания работает |
|  | Yoshinara E., Sakuma A.,  Itami K. [16] | стратегия, которая уменьшает рыночные риски в неблагоприятных условиях и умножающие уровень стабильности компании |
|  | Pitts, Hopkins [17] | синхронное ведение нескольких видов бизнес-направлений |
|  | Ансофф И. [20, C.113-124] | категория, которая применима к процессу перераспределения ресурсов, имеющиеся в предоставленном предприятии, в иные сферы деятельности, которые разнятся от предшествующих сфер |
|  | Гольдштейн Г.Я. [22, С. 451] | Увеличение номенклатуры производимых товаров и переориентация рынков сбыта, а также усвоение новых видов производств целью которых является рост эффективности производства, приобретение дополнительного уровня прибыли и предупреждение банкротства |
|  | А.И. Архипов [23] | размещение капитала между всевозможными объектами вложений капитала с целью уменьшения экономических рисков |
|  | Е.Е. Румянцева [24] | деловая практика, сконцентрированная на распространении номенклатуры товаров и услуг по географической территории с целью распределения риска и снижения зависимости от цикличности бизнеса |
|  | А.Н. Петров [25] | рассматривает расширение номенклатуры товаров, изготовляемых предприятиями и союзами. Процесс взаимосвязан с употреблением аккумуляции предприятия на потребление опорной продукции или установление проверки над каким-нибудь периодом производства, но и для объединения новоиспеченных обликов производства, инфильтрации в другие отрасли |
|  | Рудык Н.Б [26, С.177] | процессуальный вход корпорации в новые отраслевые границы рынка и рост географического сегментного рынка с целевым понижением риска ее операций и обеспечение устойчивости потоков денежных средств |
|  | Новицкий Е.Г. [27, С.100] | доступ предприятия в отрасли, которые не имеют прямой производственной связи; и в широком смысле – расширение хозяйственной деятельности на новые рынки, сектора и сферы |
| Примечание: составлена автором по источникам [13, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27] | | |

Примерами процесса диверсификации предприятий могут являться следующие: совместная организация в области Караганды с вкладчиками из Федеративной Республики Германия СП «Бемер арматурен Казахстан» по изготовлению шаровой запорной арматуры, в Павлодарской области примером может выступать фабрикация стрелочных переводов и железнодорожных колес в ТОО «Проммашкомплект», в рамках столичной СЭЗ прокладывается совместная работа совместная работа с французской компанией Альстом по генерации электровозов, в Актау ТОО «Куду Индастриз Казахстан» производит винтовые насосы, в Костанае и ВКО данное ТОО производит сборку новых моделей автомобилей. Мы согласны с мнением Минцберга Г. В том, что категория «диверсификация предприятий» исследуется с учетом расширения активности крупных юридических лиц, предприятий и целых отраслей за рамками стержневого бизнеса, целью которого является эффективность и прибыльность компании, умножение собственного положения на разнообразных рынках [28].

Таким образом, категория «диверсификация производства» не в достаточной полноте раскрывает его суть, данная категория рассматривается экономистами-исследователями согласно временным рамкам и на его толкование накладывает свои особенности сфера экономики. По нашему мнению, диверсификация предприятия ведет учет как долговременного и стабильного увеличения количественных параметров, умножение энергичности компаний, союзов и предприятий в отраслях за рамками главного бизнеса с целью обеспечения результативности работы и упрочения личного места на рынках; так и рост качества производства на основе воздействия новых факторов, таких как: цифровизация, time-management, внедрение «умных систем», эффективность управления ресурсами отрасли, повышение требований экологичности производства.

По нашему мнению, в настоящее время необходимо вести учет следующих факторов, воздействующих на процесс диверсификации производства:

* минимизация рисков, связанных с падением спроса на товар или услугу;
* поддержка устойчивого роста темпов развития экономики, в том числе машиностроительного сектора;
* уменьшение вероятности банкротства компании, что важно в условиях экономически нестабильной среды;
* увеличение рентабельности производства за счет новых инвесторов и производства инновационных товаров;
* отдаление от экспортозависимости сырьевых продуктов за счет увеличения доли наукоемкой продукции и продукции с высокой добавленной стоимостью в ВВП;
* учет специфики и потенциальных возможностей регионов РК.

Рассматривая подходы формирования категории «диверсификация предприятий» согласно машиностроительному производству, представляющему собой динамично развивающуюся экономическую систему, сущность категории следует разобрать как разнообразие дополняющих, так и противоположных друг другу трактовок, которые применимы к различным сферам и экономическим объектам. Рассматривая представленные дефиниции, авторское понимание данной категории совпадает и с мнением экономиста Новицкого Е.Г. – это доступ предприятия в отрасли, которые не имеют прямой производственной связи [27]; и в широком смысле – расширение хозяйственной деятельности на новые рынки, сектора и сферы, производит продукцию с большой добавочной стоимостью и обеспечивает стабильную деятельность других отраслей экономики.

Продукция отечественной машиностроительной отрасли рассматривается как для покрытия внутреннего рынка, так и для расширения внешних рынков сбыта. В настоящее время внутренний рынок машиностроительной отрасли является ограниченным. Цель государственной поддержки, направленной на развитие машиностроительного комплекса, является снижение зависимости отрасли от технологий и комплектующих из-за рубежа. Рассматривается и внесение изменений в законодательные акты, и внесение изменений в меры поддержки финансовыми институтами следующих инструментов: низкие проценты по кредитам, лизинг, инновационные гранты, компенсацию затрат на транспортирование товаров, предэкспортное и экспортное кредитование, кредитное страхование экспорта, компенсацию затрат на улучшение IT-процессов при умножении результативности деятельности производства и многое другое. Данные инструменты на рынке машиностроительной отрасли проявляются такими финансовыми институтами, как: Казахстанский центр индустрии и экспорта «QazIndustry», «КазАгроФинанс», дочерние организации холдинга «Байтерек»: Банк Развития Казахстана, «БРК-Лизинг», экспортно-кредитная страховая корпорация KazakhExport.

Настоящее время отличается внедрением элементов Индустрии 4.0, которые реализуются на 7-ми модульных цифровых фабриках, в составе которых 3-и предприятия машиностроения – АО «Кентауский трансформаторный завод», ТОО «Алматинский вентиляторный завод» и ТОО «Карлскрона». Цифровые технологии приумножают эффективность производства и уменьшают себестоимость производимой продукции приблизительно на 20%. Но условием является интерес предприятий в росте конкурентоспособности за счет цифровизации. Предполагается, что бизнес-структуры будут иметь ответственность за реализацию установленных индексов, таких как: локализация, экспорт, производительность [29].

Таким образом, диверсификации с экспансией номенклатуры товаров, вырабатываемых отдельными предприятиями и объединениями, стали неотъемлемой составляющей экономики РК. Предприятия теперь направляют свои накопления не только на производство базовой продукции, но и на создание новых видов производства, а также на проникновение в другие отрасли. Выше было отмечено, что введение стратегического планирования в практическую деятельность в 60-х годах, где объектом анализа являлась диверсификация деятельности фирмы постоянством технологий, снижением темпов роста, возникновением социально-политических ограничений и т.д. и решением очевидного: добавление новых видов деятельности не решает всех возникающих проблем.

Разработчики стратегии планирования, в том числе И. Ансофф в 70-е гг. акцентировали внимание с процесса диверсификации на масштабирование комплекса отраслей и видов деятельности, в рамках которых фирма специализируется. Рост ускорения процесса обусловлен следующими обстоятельствами, при которых разные виды деятельности компании изучаются постепенно, распределяются по приоритетным показателям и точкам роста на перспективу, рентабельность и стратегическую уязвимость фирмы [12]. Первый план заняли стратегии концентрированного роста – это взаимоувязанные с изменением продукта и/или рынка стратегии, которые не касаются иных элементов. В случае их осуществления компания либо совершенствует продукт, либо приступает производить новый, не модифицируя отрасли. При рассмотрении вопроса смены рынка компания отыскивает потенциал улучшения позиции на наличествующем рынке или транзита на новый рынок.

В теории И. Ансоффа обозначены два подхода к решению проблем диверсификации предприятий, обозначающих период, когда подчас у компании нет отчетливых и константных перспектив роста. Фирма сходится с требованиями дробного оценивания макроусловий состояния внешнего рынка – закономерностей, проблемных зон, возможностей роста – путем формирования стратегической зоны хозяйствования (СЗХ). СЗХ – сегментное окружение, на которое фирма желает приобрести выход. Но сегментация макрорынка фирмы, устанавливая СЗХ, является тяжёлой задачей для лиц топ-менеджмента.

Выше рассмотренная концепция/элемент продукт-рынок, связанная со детализацией свойств продуктов и рынков, с которыми имеет дело фирма и с линиями их приложения. Поэтому цель планирования – заключается в соединении продукта и рынка, поскольку спецификация характеристик первого полностью определена характеристиками второго. Игорь Ансофф в 1961 году предложил эту стратегию к рассмотрению. В таблице 2 представлена организационная матрица, которая находится в фазе формирования (матрица Ансоффа).

Таблица 2 – Матрица «продукт – рынок»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | | Рынки | |
| Имеющиеся | Имеющиеся |
| Продукты | Имеющиеся | Обработка рынка | Развитие рынка |
|  | Р=50% | Р=20% |
|  | З=50% | З = 400% |
| Новые | Развитие продукта | Стратегии диверсификации |
|  | Р=33% | Р=5% |
|  | З = 800% | З = 1600% |
| Примечание: З – затраты, Р – вероятность успеха  Источник: [12, С.254] | | | |

Конкретные стратегические типы данной группы:

1. Обработка рынка. Сформирована на умножении маркетинговых стремлений для наличествующих продуктов компании с целью консолидации или приумножения рынка. Настоящий тип стратегии отвечает существенным маркетинговым догмам и успешен, когда компания обладает технологическими или производственными преимуществами, санкционирующими приумножить долю рынка за счет конкурентов. Подобные стратегии высокозатратные, так как, исключая технологические и производственные, сопутствуются применением сравнительно небольших цен;
2. Развитие рынка. Оно располагает поиском новых рынков для сбыта изученных продуктов. Подобная стратегия разумеет значительное инвестирование в новые рынки и несет достаточно агрессивный характер из-за высокого накала борьбы конкурентов;
3. Стратегия развития продукта. На изученных рынках предполагаются разработки, выпуск и реализация новых продуктов. Материализация данной стратегии не является успешной стратегией без выработки научно-исследовательской и конструкторской базы и персонала, которые мотивируются усвоением новых идей. Но экономия конкурентов на НИОКР, производстве и сбыте продукции приводит стратегию к фиаско.

Компоненты изученной стратегии взаимозависимы друг с другом – присутствие одного навязывает условия другим. Тенденции и существующие формы ведения хозяйствования парируют степень их взаимозаменяемости и показывают синергию связи с практически опытом и имеющимися ресурсами. Потому необходимо отметить, что синергия снабжает требуемый критерий для сравнения с различными планами – в какую отрасль входить, какую продукцию производить и какие компании покупать. Требуется учет и сочетание квалификации и ресурсов, а также они должны быть сопоставимы.

Слияние или поглощение малой проектной фирмы крупной производственной фирмой является классическим примером синергии процесса диверсификации. Малая компания изготовляет добрую продукцию, но не имеет надобного оборудования, а у крупной фирмы выпуск продукции понемногу уменьшается. Однако она обеспечивает систему управления, администрирования, финансы и производственные мощности, а малое юридическое лицо доставляет специалистов, проекты и образцы продукции. Потому обе фирмы и малая, и крупная обладают потенциалом, но, сплотившись, они повышают свой потенциал. Своеобразный подход к разбору процесса диверсификации предложил ученый Г. Минтцберг [28].

Он предложил метафору – волчок, суть которого состоит в том, что содействие динамичного баланса сосредоточено на активности диверсифицированных корпораций. Например, предприятие, вспыхивающее значительным и многообразным количеством видов деятельности, требует использование модели, включающее суммарные группировки по сопоставлению с традиционными моделями, такими как: товары, регионы и типами контроля (например, финансовый, стратегический). Это можно показать в виде волчка, основу которого составляет бизнес, центр – это независимый венчур и организационное планирование, а система менеджмента представлена как рукоятка, благодаря которой волчок подвергается в действие. Однако в аналогичном виде волчок может быть неустойчивым и изменчивым, потому как утрачивает равновесие по причине недостатка объема в центральной части 21.

Содействие как форма контроля способствует автономному венчуру и организационному планированию. Будет ли этот тип конгломерации жизнеспособным? Поддержка высшего руководства как стабильное поступление энергии руководства является временным волчком для нескольких конгломераций 29. Соответственно успехом они обязаны фискальным системам нежели контролю над производительностью на ITT в 70-х гг.

В экономике допустима классификация видов диверсификации согласно курсам: первый курс – инвестиционного портфеля, второй курс – деятельности и производства, то есть сферы бизнеса. В докторском исследовании нами разбирается второе направление. Вместе с тем в научной литературе высказываются различные мнения по поводу классификации. Например, по мнению Виханского О., имеются следующие виды 30: вертикальная, горизонтальная, конгломератная, перекрестная и смешанная диверсификации. Рассмотрим их:

* усвоение новых концентратов для производства сырья или полуфабрикатов, учитываемое в вертикальной диверсификации, используется традиционная продукция, либо производятся товары, которые делаются сырьем, полуфабрикатными или комплектующими ресурсами при производстве традиционных товаров. Данный вид диверсификации объединен с блоком цепи технологий: «добыча и переработка сырья – генерация промежуточного товара – изготавливание продукта с значительными свойствами потребления – сбыт» как в целом, так и в урезанном виде с утерей каких-либо звеньев;
* формирование нового продукта на основе имеющихся или новых технологий с учетом границ базового профиля компании расширяет каналы сбыта компании и рассматривается в горизонтальной диверсификации;
* разбор роста компаний благодаря производству продукции, не объединенной с традиционными для нее товарами, но определяется как конгломератная диверсификация;
* комбинирование горизонтальной и вертикальной диверсификации рассматривается как перекрестная диверсификация;
* комбинирование горизонтальной, вертикальной и конгломератной диверсификации представляет собой смешанную диверсификацию.

Классификация видов диверсификации Соитина-Кутищева Н. рассматривается по трем признакам: направление, отраслевая и страновая принадлежность 31.

Страновая принадлежность и отраслевой признак разделены автором:

* в рамках одной отрасли это моноотраслевая диверсификация компании;
* в рамках нескольких отраслей, которые объединены с традиционными видами продукции – это полиотраслевая связанная диверсификация;
* полиотраслевая – несвязанный процесс диверсификации – это когда в рамках ряда отраслей, не объединённых с традиционными обликами продукции.

А.А. Томпсон и А.Дж. Стрикленд рассмотрели виды диверсификации по-другому 32: на поиске и применении добавочных возможностей производства новых продуктов, имеющиеся в наличествующем бизнесе, строится стратегия центрированной диверсификации. Другими словами, имеющееся производство является центром бизнес-единицы. А новое направление зарождается, распространяясь из тех возможностей, которые имеются в изученном рынке, в применяемой технологии, либо же с интенсивными сторонами функционирования компании. К примеру, это возможно в применяемой специализации распределения.

Факторы, определяющие выбор стратегии диверсифицированного роста, сформулировал Р.Дафт [33]:

− спрос на продукт сокращается по причине того, что продукт находится на стадии умирания;

− преобладающие потребности – это приток денег, который может прибыльно инвестирован в другие сферы бизнеса;

− возможен синергический эффект, вызванный новым видом бизнеса;

− несанкционированный подход в границах одной отрасли антимонопольного регулирования;

− сокращение потерь от налогов;

− реален облегченный доступ на мировые рынки;

− привлечение новых квалифицированных служащих либо же применён потенциал имеющихся менеджеров.

Условия глобализации мировой экономики рассчитывает естественную диверсификацию компании на двух уровнях: в границах одного государства и за ее границами, отображающееся в распределении сфер диверсификации по принадлежностям и особенностям страны. В USA, Японии и Южной Корее опыт диверсификации раскрыл базовые предпосылки и цели диверсификации. Которые необходимо подвергать анализу – это параметры внешней и внутренней среды с позиции стратегии роста компании. Все направления диверсификации рассматривают следующие цели 34:

* рост потенциала союзов инвестиционных ресурсов;
* уменьшение рисков неясности внешней среды;
* снабжение социальной и экономической стабильности, выживаемости, предупреждение кризиса, экономия региональных отраслевых комплексов;
* употребление всех видов и ресурсных комплектов;
* приобретении эффекта синергии за счет умножения потенциала рынка;
* уменьшение операционных издержек сверх основных затрат;
* учет личных мотивов менеджеров и усовершенствование делового имиджа.

Целями вертикальной диверсификации определены:

* закрепление сырьевых истоков;
* приобретение стратегического преимущества в сбытовой деятельности, достижение устойчивости и слаженности связей;
* понижение рисков нереализованной продукции, не поставляемое сырьё;
* снижение потребностей в оборотном капитале;
* хранение специфических технологических установок.

Целевой направленностью горизонтальной диверсификации являются защита от соперничества, умножение рыночной части, урезание издержек на разработку, изготавливание продукции; вероятность перевода на товар, обладающий спросом; сочетание комплементарных ресурсов, применение излишнего основного капитала; повышение нагрузки мощностей производства; поиск альтернативных вариантов употребления сырья, материалов, технологий.

Цели конгломератной диверсификации в основном те же, что и для горизонтальной диверсификации, но возможно прибавление урезания потребностей в оборотном капитале, транзит на внутренний взаимозачет.

Таким образом, вышеизложенное позволяет сделать вывод, что значительная часть авторов-исследователей концентрируют внимание на сходстве в классификации стратегических сегментов диверсификации, где абсорбируются горизонтальные, вертикальные и конгломератные сегменты. Отдельные авторы причисляют к систематизации стратегических сегментов смешанную, перекрестную, концентрическую дифференциации, а также процесс диверсификации исследуется в зависимости от отраслевой и страновой принадлежностей.

1.2 Диверсификация предприятий как направление структурно-экономической политики

Диверсификация производства как направление структурно-экономической политики предполагает развитие экспортных отраслей экономики и повышение конкурентоспособности. Заслуживает внимания машиностроительный комплекс, который как форма структурно-экономических преобразований играет немалую роль в производственном процессе страны. В машиностроении особенно наглядно материализуются научно-технические достижения и техническая реконструкция промышленного производства. Специфика отрасли состоит в том, что от характера ее функционирования зависит не только эффективность работы самого комплекса, но и всей экономики страны, так как она призвана обеспечивать промышленность своей продукцией, т.е. нужными машинами, оборудованием и конструкциями.

Казахстанское машиностроение представлено машиностроением и металлообработкой, содержащей более десятка отраслей и подотраслей. В его структуру входят такие ведущие отрасли, как: тяжелое и энергетическое машиностроение, электротехническая, станкостроительная и инструментальная промышленность, приборостроение, а также отдельные отрасли, выпускающие оснастку для добывающей, обрабатывающей промышленности и строительства, транспортное машиностроение, автомобильная промышленность, тракторное и сельскохозяйственное машиностроение и др. Система структурно-экономической политики Казахстана базируется на рабочем плане Правительства по выполнению задач Третьей модернизации [1], в котором процесс диверсификации является костяком новой модели экономического роста РК. Диверсификация производства получила свое распространение в 70-гг. вследствие экономических кризисов, случившихся в периоды 1974-1975 и 1980-1982 гг. Предприятия были вынуждены диверсифицировать свои производства, чтобы выйти из стагнации, охватившей рынки. Предстояло искать новые рынки сбыта, осваивать производство новых продуктов, расширять виды предлагаемых известных товаров, мотивируя это необходимостью снижать зависимость от выпуска немногих товаров [11]. Диверсификация все укрепляла позиции, став одним из направлений повышения эффективности и конкурентоспособности предприятий. Однако реализация этой стратегии – процесс сложный и трудноизменяемый, содержащий много дискуссионных аспектов.

Структурно-экономическая политика – системные меры регулирования со стороны государства, ключевой целью которой является развертывание условий для продолжительного экономического роста. Целью также является реорганизация структуры отраслей народного хозяйства с целью содействия защиты их конкурентоспособности как на внутреннем, так и внешних рынках, а также она отвечает национальным интересам. Структурно-экономическая политика устремлена на рост экспортных отраслей и увеличения национальной конкурентоспособности. В достижении данной цели применяются налоговые льготы, приоритетные направлениям развития, прямое финансирование новых отраслей, формирование секторов в границах государственного сектора, финансирование НИОКР и обособление перспектив роста производства. Конечной целью является рост благосостояния членов социума, развитие, действенное использование человеческого капитала и в целом государственная поддержка.

Государственная структурно-экономическая политика направлена на рост преимуществ страны через достижение взаимозависимых целей [35]:

− рост конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей и услугодателей как на внутреннем, так и внешнем рынках, содействие структурных изменений в направлении роста части отраслей, выпускающих продукцию с высоким уровнем переработки и отраслей сектора услуг;

− изменение структурных деформаций, т.е. реструктуризация определенных диспропорций секторов экономики, приводящих к искажению ее структуры и размеров фальшиво содействующим бюджетным субсидиям, ликвидация не затребованных налоговых недоимок и неуплаты естественных монополий, разрешение вопросов монопрофильных городов (моногородов);

− окончание модификации малоэффективных институтов экономики «транзитного типа» в институты, соответствующие требованиям нынешней рыночной экономики;

− реорганизация экономической системы в русле общемировой экономической трансформации, базирующейся на новых IT-технологиях, приумножение глобальной и региональной интеграции.

Воздействие структурно-экономической политики на экономику страны происходит как прямо, так и косвенно:

* прямое воздействие реализуется в форме субсидий, льготных инвестиционных кредитов для организации, содействия или формирования отдельных предприятий, отраслей и формирования научных исследований;
* косвенное воздействие – это реализация влияния в соответствии с налоговыми льготами с целью сохранения или усиления объема (выпуска) продукции, стимулирования инвестиций.

Реализация базовых принципов структурно-экономической политики сосредоточена на:

− конкурентном рынке как узлового регулятора экономического развития;

− минимизации и оптимизации государственного вмешательства в экономику;

− открытости экономики;

− либерализации экономической деятельности на микроуровне.

Ключевая цель структурно-экономической политики – опережающий рост отраслей, продукции и услуг, которые востребованы на мировом рынке, обеспечение внешних, базовых условий для материализации конкурентных, выигрышных превосходств, использующих экспорт товаров, услуг и капиталов. Одновременно структурно-экономическая политика выступает в защиту секторов экономики, имеющих стратегически важное значение, и привлекает необходимые для экономического развития страны иностранные товары, услуги и капиталы.

В хозяйственной практике предлагаются различные альтернативы роста компании. Одной из них является диверсификация. Выше нами было отмечено, что в экономической литературе встречается много определений данной категории, проявляющих свою неоднозначность и требующих толкования применительно к конкретным обстоятельствам. Существует достаточно общее, обширное определение диверсификации как расширение номенклатуры товаров, вырабатываемой отдельными предприятиями и объединениями. Данный подход является базой для анализа процесса диверсификации. В отечественной экономической литературе дефиниция «диверсификация» понимается как процессы доступа финансовых средств предприятий в отрасли, не связанные с основной сферой ее рабочих направлений.

Вышесказанное с точки экономического воззрения рассматривает диверсификацию как формирование производства или прирост масштабов производства за счет добавочной продукции на новые рынки или же поиска интенсивной позиции для них – дефиниция окупает себя. Всё же оно не манкирует прочие особенности явления, которые были проанализированы выше. Считаем уместным акцентировать отдельные моменты, среди них – умение компании «комбинировать» капитал и трудовой потенциал, требующий видоизменения в ее деятельности, в конкурентных обстоятельствах, в вероятностях расширения границ деятельности компании для управления и перспектив дальнейшего роста.

В теоретическом плане вышесказанное обусловило авторское понимание категории «диверсификация» как допуска компании в обновленную/новую сферу производственных отношений, которая направлена на применение результативного менеджмента либо на поиск нового способа управления с целью роста коэффициента эффективности при абсолютном применении ресурсов. Но реализация этого процесса заключается при двух обязательных условиях: первое – транзит на новые технологии, рынки и отрасли, при этом выпускаемая продукция тоже должна быть новой; второе – обязательное разнообразие применения продуктов данной компании. Осуществление обоих условий снабдит компанию главным – стать независимой от жизненного цикла отдельного продукта и пойти по пути устойчивого поступательного роста.

На основе вышесказанного можно отметить, что диверсификация машиностроительной отрасли позволяет существенно повысить результаты ее деятельности благодаря использованию возможностей не одной, а одновременно двух стратегий, требующих разработки Комплексного плана развития машиностроения Казахстана в среднесрочном периоде. Этот стратегический план ставит первоочередной задачей поддержку предприятий, поставляющих продукцию как на внутренний рынок, так и ориентированный на экспорт. Модернизация имеющихся основных фондов за счет привлечения инвестиций, стимулирование экспорта и запуск новых проектов – вот основные цели Комплексного плана.

Диверсификация предприятий владеет обширным спектром потенциала для использования узкого вмешательства в обновленную сферу производства внутри страны или в новый, модернизированный рынок – «узкая», диверсификация до вмешательства в сферы производства иных стран – «широкая» диверсификация.

Рассматривая данную проблему, требуется выделение двух ее видов [29]:

− первый вид проблемы – косвенный: факторы при которой узки финансами и управлением юридическими лицами – ситуация свойственна для компаний инвестиционных и промышленных холдинговых групп;

− второй вид проблемы – прямой: при которой присутствуют добавочные стимулы, такие как технологические нововведения, маркетинговые вопросы или экспертные услуги.

В соответствии с данным дроблением требуется рассмотрение «вертикальной интеграции» – компания применяет часть ресурсов на образование или покупку организаций, обеспечивающих ей нужные сырьевые материалы и/или снабжение сбытовых рынков для ее продукции. Выделяются три мотива:

− замена – применяется для комбинации «продукт – рынок», утратившая свою жизнеспособность в силу «морально-этического» изнашивания или в силу высокой конкуренции;

− дополнение – рациональное использование для коллаборации «продукт – рынок», достигнувшая фазы зрелости и насыщения, когда увеличение возможности не может служить оправданием использования потенциальных средств и ресурсов;

− страхование – возможно использование для одоления убывания либо вероятного переполнения рынка. Реализовывается главным образом путем деления капиталовложений и величин риска на все производственные фазы.

Три побудительных мотива могут быть рассмотрены как отдельно, так и совмещаться друг с другом в зависимости от ситуаций в компании. Как следствие фирмой осуществляется выбор формы диверсификации, требуется обоснование и планирование с учетом этих обстоятельств. Зарождается закономерный вопрос: анализируя деятельность предприятия, резюмируется необходимость проведения диверсификации, где и как следует искать диверсификационные возможности? Рассмотрим типы резервов:

первый тип, продукт/товар, выработанный предприятием, обязан структурироваться из высоко функциональных компонентов, частей и материалов, востребованных к сбору в единое целое. Обычно в интересах производителя – приобретение большей доли материалов у внешних поставщиков. Здесь используется вертикальная диверсификация, характеризующаяся распространением и направлением компонентов, частей и материалов. Примером может служить использование в империи Г.Форда во времена ее основателя. Отмечается, что вертикальная диверсификация несовместима с представленной дефиницией. Тем не менее миссии, осуществлявшие это разветвление на компоненты разнятся от миссии готовой продукции. Более того, имеется существенное отличие технологий разработки и производства частей и компонентов от технологии изготавливания готового продукта;

второй тип – горизонтальная диверсификация – специфично рассматривающее введение новых продуктов, которые не отвечают имеющейся номенклатуре продукции, и достигают миссию, отвечающую know how предприятиям и ее навыкам в технологиях, финансах и маркетинге;

третий тип – боковая диверсификация – реализуется за пределами отрасли, в которой работает фирма.

Вертикальная и горизонтальная –эти виды возникают как сдерживающие механизмы – то есть сужают круг интересов; а боковой ее вид оказывает содействие по ее распространению. Другими словами, предприятие сообщает о внесении изменений в наличествующую структуру рынка.

Из предложенных вариантов каким выбором ограничится компания? Это зависит от причин, мотивирующих компанию диверсифицироваться. К примеру, учет сентиментализма, характерного для роста промышленности, авиакомпания может предпринимать действие в рамках:

1. вертикальное направление, способствующее прогрессу технологий, который имеется на данный момент времени типа производства;
2. горизонтальное направление, которое умножает охват сегментов «военных» рынков и усиливает % коммерческих торгов в общей, системной программе;
   1. боковое направление – это стабилизация материализации продукции в фазе экономического спада, она проявляет содействие росту технологической базы компании.

Цели диверсификации могут причисляться к характеристике продукции, некоторые причисляются к ее миссии. Но общим является их назначение по усовершенствованию сбалансированности между стратегией «продукт-рынок» и окружающей средой. Специфические цели, приобретаемые в обусловленных ситуациях систематизированы [36]:

− целевой рост показывает поддержку по регулированию баланса в благоприятных условиях;

− целевая стабилизация, предназначенная для противодействия от неблагоприятных тенденций и непредсказуемых явлений;

− целевая гибкость учитывается для умножения принципов предприятия в эпизоде непредсказуемости событий.

Отметим, что направление диверсификации необходимо согласно одной из целей компании, возможно не соответствуя второй цели. Примером назовем следующие причины диверсификации компании – это и:

* сокращение спроса продукции – выбор вертикальной диверсификации будет ошибочным, потому как это проект временный, заключающийся в отведении вероятного спада деятельности;

− если в отраслевом разделе, где ведет свою хозяйственную деятельность фирма, возникают симптомы роста – тогда необходимы вертикальная и горизонтальная диверсификации. Их цель – умножение принципов компании, в особенности там, где сосредоточены знания, навыки и опыт;

− в случае если базовая заинтересованность рассматривает консолидацию прогнозов случайностей, то такие виды диверсификации как горизонтальная и вертикальная не способны обеспечивать поощрительное влияние, поэтому возникает потребность в таком виде диверсификации как боковая;

− если управляющая заинтересованность тормозит узостью базой IT-технологии в обстоятельствах внезапности и риска, то требуется использование боковой диверсификации в новые сферы технологии.

Резюмируя, выделим три типа процессуальной диверсификации:

1. диверсификация вертикальная квалифицируется абсорбцией поставщиков и потребителей, преимущество которой обнаруживает координацию технологической цепи производства – от сырья до готового изделия. Вертикальная диверсификация сплочена с обработкой стержневого ресурса (скажем, нефти).

2. горизонтальная диверсификация характеризуется оснащением формирования за счет слияния и поглощения системы внутриотраслевого рынка или рынком сопредельных отраслей. К примеру, предприятия военно-промышленного комплекса могут совмещаться с производством гражданской продукции.

3. конгломератная диверсификация абсорбируется вмешательством компании в смежные отрасли в силу его технологической и сбытовой последовательности. Конгломерация может быть сосредоточена при приобретении новых для компании производств, снабжающих рост и закупку прибыли. Результатом конгломерации является и рост устойчивости результативности предприятия, и финансовые потери. Для избегания рисков требуются накопление финансовых ресурсов, присутствие схем управления, а коллективная стратегия касается лишь финансовой политики компании.

Член Палаты представителей Японии Таро Коно в работе «Стратегия и структура японских предприятий» разбирая проблемы диверсификации и используя меру пая в объеме продаж продукта рассматривает следующую классификацию предприятия (таблица 3) [37]:

− продуктовые компании (S) воссоздаются тем, что на один продукт ввергается более 95% общего масштаба продаж, для примера рассмотрим фирму «Тойота», производящую пассажирские автомобили;

− компании с превалирующим товаром (D) – это фирмы, где один узловой продукт доводится больше 70%, но одномоментно не превышая 95% общего объема продаж. К таким компаниям можно причислить японскую фирму «Тейдзин», изготовляющую из полиэстера и нейлона ткани.

Таблица 3 – Систематизация состава продукции по Т.Коно

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Применение технологии | Узкое | Виды сбыта продукции | |
| Узкий сбыт | Широкий сбыт |
| Узкое | S продуктовое назначение  D направление компании с доминирующим продуктом | RTM фирма, производящая изделие, связанные с технологиями и сбытом | RT организация, генерирующая индустриальный связанный товар |
| Широкое | RM организация, производящая товар, связанный с реализацией | U организация с неупорядоченными продуктами |
| Источник: [37] | | | |

Технологически связанные фирмы с продукцией (RT) расцениваются реализацией товара одного наименования, создающие менее 70% от объема, образцом которого может выступить лесопромышленный комплекс – фирмы «Хонда». Фирмы, вырабатывающие продукты, объединённые с реализацией (RM) одного продукта, сосредотачивает менее 70% от объема продаж, а объем продаж через общую сбыта содержит более 70%. Торо Коно к фирмам настоящего вида причисляет японскую фирму «Фудзия», изготовляющую бисквиты и содержащую рестораны, но магазины не продают эту продукцию.

Компании, выпускающие товары, связанные со сбытом и технологией (RMT), характеризуют, что доля единицы продукции в общем объеме продаж содержит менее 70%, но в случае, когда часть продуктов, связанных с технологической и сбытовой сетью, будет превышать 70% от объема продаж. К примеру, фирма «Кэнон», производящая фотокопировальные аппараты, фотокамеры и калькуляторы также производит аксессуары, взаимосвязанные с бытовой и сервисной сетью. И предприятия, изготовляющие не разрозненную друг с другом продукцию (U), реализуют меньше 70% от общего объема сбыта товаров, технологической и общей сетью сбыта.

Подробного рассмотрения заслуживает вопрос о причинах, которые мотивируют компании диверсифицировать свое предприятие. Успешной деятельностью предприятия является проницательность неудач и потерь производительности, обретенные из многообразных прогнозов фирмы. Надобность диверсификации устанавливается при сравнении желаемого и потенциального уровня нынешней производительности и уровня, который завоёвывается в результате предыдущей деятельности предприятия.

У предприятий – компаний, не планирующих или не желающих планировать на будущее свои действия, первыми признаками менее успешной работы станет являться разрыв показателей производительности, сокращение портфеля заказов или же не занятые в производстве мощности. При этом причины, обладающие несущественным значением в итоге, могут приводить к другому решению проблемы. Основными причинами диверсификации являются:

− выносливость – это противодействующие меры негативному рыночному, производственному или материальному влиянию;

− устойчивость – это установление баланса в циклическом производстве;

− утилизация резервов производства;

− привыкание к модификации надобностей покупателя;

− рост.

Данные причины диверсификации порождены стремлением предприятия усилить эффективность своей работы как на текущий период времени или в ближайшем будущем, но и приумножить на перспективу – данные основания скоррелированы с определением стратегии роста.

Стратегические решения, выделяемые И. Ансоффом [12]:

1. Диверсифицируются компании к случаю, когда не могут достигнуть установленных целей в рамках существующего бизнес-портфеля:

* основаниями для рассуждения о краткосрочных целях и долгосрочной рентабельности, могут быть загруженность рынка, снижение спроса, конкуренция или ветшание продуктов фирмы. Симптомами является понижение ставок взыскания капиталовложений, выявление новых возможностей.
* если говорить о гибкости, то причиной процесса диверсификации может являться непропорциональный масштаб продаж, приходящийся на покупателя, ограниченный рынок, узкая технологическая база и приход новых технологий.

2. Если компания благополучно продвигается к назначенным целям, имеет возможности расширяться, то она принимает решение о диверсификации в силу того, что сумма имеющегося дохода недостаточна для исполнения планов по увеличения производства и своей деятельности.

3. При завоевании текущих целей компания решает диверсифицироваться, если это позволяет получать ей высокую прибыль, нежели просто расширять производства. Подобная ситуация возможна:

* когда горизонты диверсификации заманчивы, что компенсирует низкий синергизм;
* когда департамент исследований и разработок представляет новейшие продукты;
* когда top management компании не создает значимость синергизму и его преимуществам, располагающим увеличению перед диверсификацией.

4. Фирмы зачастую ослабевают синдромом «хороню там, где нас нет». Не располагая полной информацией об выборе вида диверсификации, фирмы вследствие оценки возможностей переходят к незамедлительным прикладным действиям. Хотя дешевле и оправданней была бы вовремя закупленная информация.

Исходя из этих мотиваций И. Ансофф делает вывод, что второй и третьи мотивы заставляют фирмы стремиться к диверсификации, особенно в период зарождения новых возможностей при установке новых целей. Касаясь первого эпизода, где анализируется возможности компании, он обнаружил, что диверсификация не совершенствует убеждения фирмы и цели, не трансформируется для их понижения» [12]. В общем виде причинами диверсификации по высказыванию И. Ансоффа обусловлена плоскость интересов высшего руководства предприятия, определяющаяся целями роста фирмы и их возможностями достижения. Необходимо помнить о внешней, деловой среде, способствующей диверсификационному процессу производства или же препятствовающей ему. Если предположить, что узловой целью предприятия в рыночных условиях является приобретение максимальной прибыли в долговременном промежутке, то следует признать, что действенной формой предпринимательства является узкоспециализированная компания. Но оговоримся, что влияние окружающей среды разбирается как стабильно положительное.

Предприниматель устремлен на достижение устойчивой корреспонденции стратегическим изменениям компании в отраслевом разрезе и нуждам клиента. Руководство компании имеет вероятность быть информированным касательно всех производственных процессов и изменений. Top-management предприятия осваивает все ступени роста в управлении компанией, опыт производством приобретается, а также может применить все организационные ресурсы с целью приумножения уровня развития. Данные условия требуют выявления базовых конкурентных преимуществ фирмы. Если менеджеры радеют не только о сохранении, но и преумножении конкурентных преимуществ, то требуется возможность возникновения идей об улучшении технологии производства, удовлетворении запросов потребителей новыми свойствами товаров, повышении эффективности всей цепочки «производство - затраты», которое значительно повысится [36].

Таким образом, работа в установленном кругу бизнеса санкционирует уверенность обеспечения лидерства в отрасли или хранении стабильной конкурентоспособности. Но описанная выше ситуация представлена в теоретическом характере. Почему?

во-первых, top-management компании имеют разные ценностные ориентиры, неодинаковую целевую ориентацию. Консервативные менеджеры отдаляются от узкой специализации лишь в крайнем случае, когда исчерпаны все возможности роста эффективности. Тогда им необходимо обратиться к процессу диверсификации производства;

во-вторых, устойчивость и системность воздействия наружной деловой сферы в экономической ситуации зачастую подвергается сомнению. Высокий динамизм развития среды предприятия определён ужесточением конкуренции, глобализацией производства, усложнением сбыта товаров и услуг, технологическими обновлениями. Top-management предприятия обязан вести учет изменений и реагирование на них. Не исключено, что ресурсное обеспечение и внутренние возможности предприятия могут быть достаточными для осуществления любых изменений.

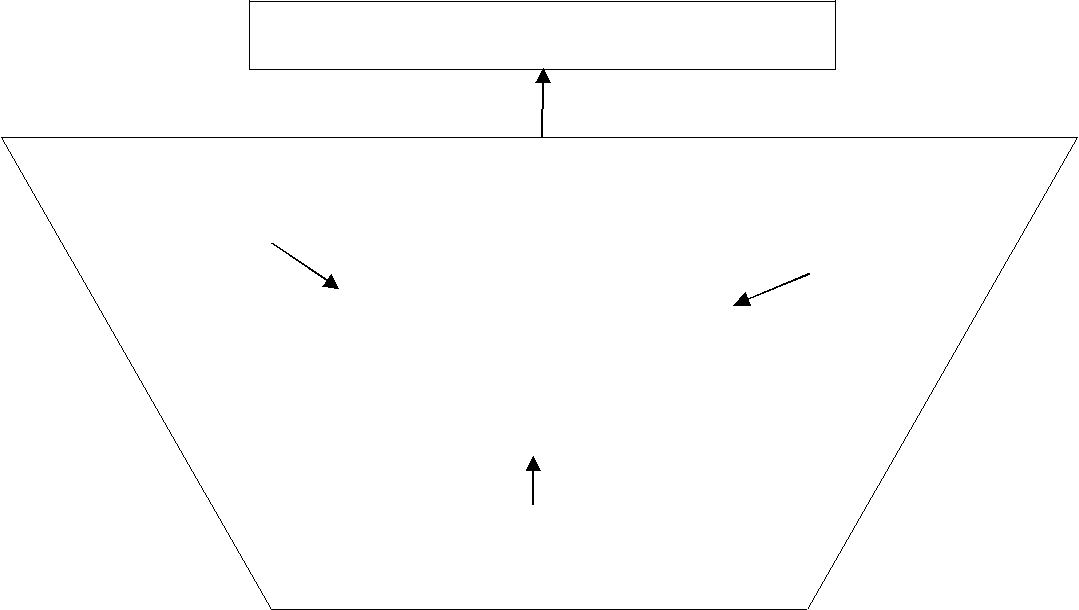
А. Томпсон Артур и Стрикленд Артур авторы учебника «Стратегический менеджмент» [38] рассматривают схему стратегических действий специализированной компании в условиях трансформации внешней и деловой среды (таблица 4), где принципы фирмы показаны в сравнении с критериями различий рынков.

Таблица 4 – Признаки стратегии специализированной компании

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Размеры роста рынка | Конкурентная принципы | |
| Слабая | Сильная |
| Высокий | Стратегический потенциал:  − реорганизация стратегии интенсивности роста товарооборота;  − рост конкурентных преимуществ покупкой другой фирмы в той же отрасли;  − рост интересов компании с использованием вертикальной интеграции;  − применение диверсификации в случае продажи ук4юридическому лицу;  − закрытие | Стратегический потенциал:  − сосредоточение в рамках одной сферы и области действий;  − международная экспансия;  − рост позиций компании применяет вертикальную интеграцию;  − переход опыта и знаний из базовой отрасли предполагает диверсификацию в смежные отрасли |
| Низкий | Стратегический потенциал:  − рост товарооборота применяет реконструкцию стратегии концентрации в единой сфере и отрасли;  − умножение конкурентных преимуществ рассматривает слияние с соперничающей фирмой;  − укрепление границ компании допускает вертикальную интеграцию;  − диверсификация, ценовой стратегии, установленной на завышенных отпускных ценах на новые товары рынка;  − ликвидация в случае бездействия других мер поддержки | Стратегический потенциал:  − международное распространение;  − диверсификация в сопредельные сферы;  − СП и их отрасли;  − рост конкурентных позиций фирмы применяет вертикальную интеграцию;  − экстраполяция стратегии насыщенности (рост товара за счет отвоевания сегмента рынка у слабых соперников) |
| Источник: [39] | | |

Их соизмерение представило четыре стратегических ситуаций, которые разъясняют привлекательность компании в порядке ее убывания с позиции top-management. Их детальный анализ потенциальных стратегических действий дозволяет сделать вывод: решение вопроса диверсификации зависит от двух позиций – от уровня конкурентоспособности и уровня позиции предприятия на рынке и от остаточных возможностей компании в ее базовой отрасли. Отметим, что не существует определенного момента, в котором компании требуется проводить диверсификацию. Требуется разумно применять разнообразные позиции к сути диверсификации с учётом фазы времени [30].

Как показывают выводы, база оснований к использованию процесса диверсификации производства сложна и многообразна. Согласно нашему взгляду мотивами диверсификации производства выдвигаются проанализированные цели top-management компании, динамики, оживленной внешним окружением и ресурсные запасы компании, изменения которых обусловливают критерии диверсификации – критерии привлекательности, «затраты на вхождение» и дополнительные выгоды (рисунок 1).

 Мотивы диверсификации

Цели Топ-менеджмента Ресурсные возможности

предприятия

Критерии диверсификации

Привлекательность Затраты на вхождение

Дополнительные выгоды

Изменение внешней деловой

окружающей среды

Рисунок 1. Факторы и критерии диверсификации предприятия

Примечание: составлено автором по материалам исследования

Первый критерий обозначает, что избранная отрасль для диверсификации обязана быть привлекательной для приобретения хорошей прибыли с вложенных капиталовложений. Показателем является продолжительная эффективность, а не темпы устойчивого умножения. Эта дефиниция как продукт, показывающая высокий спрос квалифицирует косвенно отраслевую привлекательность. В данном случае категория допускается к рассмотрению как «создание ценности для акционеров-владельцев предприятия» и обозначает умножение доходности акций фирмы, идущей в круги бизнеса, работающей лучше под управлением нежели в роли автономных компаний [30].

Итак, синергетический эффект не обретается до тех пор, пока доходность акции не создана через диверсификацию. Другими словами, родственные предприятия действуют как структурные элементы одной фирмы лучше в сравнении с их независимым рабочим процессом.

Второй критерий означает, что затраты на вступление в новую отрасль не могут быть значительными, чтобы «обескровить» предприятие, подорвав его ликвидность и поставив сомнение в стабильности его потенциала. Разбирая этот вопрос в модели «пяти конкурентных сил», М. Портер наблюдал, что входные расходы для новых предприятий, наблюдающиеся в привлекательных отраслях, высоки. Существует риск неудачи операций по приобретению убыточного производства, а не прибыльного [40].

Показатели добавочных выгод означают, что вступление в модернизированную, новую сферу бизнеса – обеспечение роста константного функционирования предприятия и, что новый вид деятельности для компании или предприятия сохраняет и закрепляет свой потенциал с целью поддержки конкурентных преимуществ. Удовлетворение деятельности предприятия всем вышеупомянутым показателям обозначает то, что диверсификация предприятия для top-management является решением стратегическим. Необходимость добавочного анализа обоснована уровнем воздействия на зоны диверсификации предприятия при соразмерности двум критериям (таблица 5).

Таблица 5 – Мерила действий при диверсификации предприятия

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Критерии | Лимитирование | Акты в области трансформации |
| Цели \ Ресурсы | Окружающая среда | Готовность к изменение |
| Цели \ Окружающая среда | Ресурсы | Готовность к диверсификации |
| Окружающая среда \ Ресурсы | Цели | Остается на прежних позициях |
| Примечание: составлено автором по материалам исследования | | |

Резюмируя, отметим, что компания будет пребывать в состоянии готовности к процессу диверсификации производства и будет означать готовность к стратегическому управлению, обозначая, что высшее руководство проявляется, когда внешняя конкурентная среда содействует диверсификации производства, направляя склонности топ-менеджеров на распространение и экспансию направлений бизнеса компании, но сырьевое снабжение данного процесса не отвечает представленным требованиям. Внешняя деловая окружающая среда, ресурсные возможности фирмы не мешают процессу диверсификации и цели топ-менеджеров компании соединены с произведением в традиционных кругах бизнеса. В предоставленном случае предприятие носит остаточный характер на старых убеждениях развития, т.е. процесс диверсификации производства как стратегическое решение не приобретается.

Приоритетом развития республики является процесс диверсификации экономики, который реализуется на протяжении последних 15 лет и означает переход к многогранно развитому, устойчивому к экономическим кризисам многоотраслевому хозяйству. Данная категория впервые начала свое применение в середине 50-х годов XX-века в экономике развитых стран и взаимосвязана со структурной перестройкой хозяйственных систем, одновременным формированием не корреляционных во взаимосвязи друг с другом типов и видов производства, увеличением производимого ассортимента изделий и услуг [14, 16].

Исследуя оценку формирования диверсификации предприятий машиностроения, резюмируем, что в Казахстане данная категория стала широко применяться с 2002 г. В период одобрения первого Закона «Об инновационной деятельности», трансформированный в Государственную программу индустриально-инновационного развития РК на 2015-2019 гг. (ГПИИР), принятую в 2014 г. [41], далее был переход в Государственную программу индустриально-инновационного развития РК на 2020-2025 гг., утвержденную постановлением Правительства РК от 31 декабря 2019 года, № 1050 [36]. Целью программы представлена в росте конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешнем рынках обрабатывающей промышленности Казахстана. ГПИИР была выстроена в соответствии с приоритетными направлениями развития Стратегии «Казахстан-2050» [42], стержневым направлением которого является «Ускорение диверсификации экономики» Стратегического плана развития Казахстана до 2020 года, Концепции по вступлению Казахстана в количество 30-ти развитых, конкурентоспособных стран мира и в реализацию предписания первого лица страны, которое было показано на XXVI заседании Совета иностранных вкладчиков при Президенте РК в рамочных границах исполнения Послания Президента РК народу Казахстана «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» от 31 января 2017 года [43].

Резюмируя, отметим, что программа показывает, как логическое продолжение форсированной индустриально-инновационной программы на 2010-2014 годы и фокус внимания сконцентрирован на обрабатывающей промышленности с сосредоточением усилий и ресурсов на узком числе секторов, специализации развития регионов с использованием кластерного подхода и его эффективном отраслевом регулировании. Прежде чем приступить к диверсификации предприятий в казахстанских условиях, обратимся к опыту других стран в этом деле.

1.3 Зарубежный опыт диверсификации предприятий машиностроительной отрасли

Страны Азии такие как Япония, Китай, Южная Корея и Индия являются удачными примерами использования диверсификации (см. приложение А). Политика правительств предоставленных стран имеет большое количество общих особенностей, предполагая решение разных задач: Япония – послевоенное промышленное восстановление, Китай, Индия и Южная Корея – аграрная индустриализация. Пропорционально предоставленному плану это когда часть стран базировались на государственном управлении (гос.секторе) (Китай, Южная Корея), часть стран ориентированы на частный сектор [44].

Опыт зарубежных стран допускает характеристику того, что сроки алгоритмов развития в промышленности и устойчиво развивающихся экономика- равняется 10-15 годам, сроки авеража в сфере потребительского продукта равен 3-5 годам. Учет изменчивого рынка показывает, что избираемая линия тренда должна быть гибкой касательно внешних условий. Зависимость этапов развития выделяет два типа политики диверсификации: государственное регулирование или либерализация. Рассмотрим опыт применения диверсификации производства [40].

*Китайская Народная Республика (КНР)*. Китайская Народная Республика при первом этапе индустриализации был сконцентрирован на авторитарном режиме, с начала 1978 года стартовал процесс либерализации и децентрализации правления; постепенно слабела системное государственное планирование и привлекались иностранные инвестиции [45]. Диверсификация структуры экономики стимулирует правительство стран к активизации деятельности приоритетных отраслей, на которые ориентированы инвестиции, давались налоговые и иные льготы, была предоставлена поддержка государства. Примером машиностроительных компаний КНР является институт Китайской федерации машиностроительной промышленности (CMIF) и Ассоциация автомобилестроительной промышленности, находящаяся в Пекине, они обнародовали список 100 крупнейших национальных машиностроительных компаний и топ-30 предприятий автомобильной промышленности. Китайская национальная корпорация машиностроительной промышленности, занимающая лидирующее место в списке топ-100 предприятий машиностроения, уже 4-й раз была включена в рейтинг 500 мировых крупнейших корпораций.

Старт реформ в КНР превалировал развитием сельского хозяйства, развитием и ростом пищевой отрасли, производящей предметы потребления; позднее – рост машиностроения, производство строительных материалов, автомобильной и химической промышленности. Вторая половина 1990-х гг. представлена была такими отраслями как: изготовление микросхем, персональных компьютеров, телекоммуникационных компонентов и генерация новых материалов [46].

*Республика Корея*. Правительством стран поощрялось формы слияния компаний, в Южной Корее стимулировалось формирование южнокорейских финансово-промышленных групп (ФПГ), при этом правительство исчерпывало конкуренцию в первостепенных отраслях. Таким образом, заставляя частные компании убыстрять процесс слияния или дрейфа с целевого рынка, начать тенденцию распространения компенсации убытков «главным экспортерам». Отметим, что первая половина 1980-х годов показала, как государственные льготы ввергли часть 30 южнокорейских конгломератов в обрабатывающей промышленности использование диверсификации промышленности и достигли трети, а в экспорте превзошли половину.

Процесс диверсификации экономики реализовывался в соответствии с правительственными планами и программами, в частности в Южной Корее применялось планирование с определением производственных поручений, сроками выполнения и с жёсткой системой контроля. Пятилетние планы правительства свидетельствовали об уровне доступности сфер экономики для предприятий крупного бизнеса и зарубежного капитала.

Первый этап – это до 1990 года, в середине XXI века трехлетнего плана развития КНР акцентирован был расчет на рост валовой продукции и промышленности, и сельского хозяйства, и на обеспечение продовольствием и одеждой население страны;

Второй этап – это 1991-2000 годы умножился валовый национальный продукт (ВНП) втрое что явилось мотивом появления в социуме группы населения со «средним достатком»;

Третий этап – это да 2050 года характеризуется созданием величины среднеразвитых в экономическом отношении стран по размеру ВВП на душу населения и в финале модернизация народного хозяйства и ликвидация бедности в сельских районах [47].

Работа консультационных советов с бизнесом стартовала после кризиса 1990-х гг., где правительством Южной Кореи вместе с крупным бизнесом был охвачен «большой договор» мерами по оздоровлению финансового положения компаний и структурному преобразованию бизнеса.

В вышеназванных странах (Япония, Южная Корея) взгляд к инвесторам был разным – от основания благоприятного климата до ограничений [40]. В начале 1970-х гг. в Южной Корее наблюдался инвестиционный бум. При котором правительство страны пересмотрело и переутвердило правила привлечения иностранного капитала по причине страха негативных последствий, совместное предпринимательство стало приоритетом развития, были введены критерии отбора иностранного инвестиционного проекта. В совместном предпринимательстве его доля расширялась: 50% от общей его суммы. Начало 1980 г. Характеризовалось либерализацией правил прямых иностранных инвестиций, были сняты доли границ иностранных инвестиций в работе совместных предприятий.

*Государство Япония (Япония)*. Приоритетом Японии изначально были металлургия и угольная промышленность, а в конце 1950-х гг. был произведен транзит на развитие автомобильной промышленности [16]. Наименование приоритетных отраслей изменялся. Правительство Японии применяла политику консультаций с бизнесом посредством сотрудничества консультативных советов, состоявших из представителей деловых кругов. Бизнес-структурам подавались неофициальные рекомендации, к которым он прислушивался.

*Республика Индия (Индия)*. Планы развития Индии структурировались в две пятилетки, это первый план 1951–1956 гг. и второй 1956-1961 гг., каждый из которых держал ориентир на развитие отраслей. В рамках первого плана был рассмотрен рост отраслей как: сельское хозяйство, энергетика и транспорт т.е. инфраструктура роста промышленности; в рамках второго плана подчеркнуты были отрасли тяжелой промышленности. 1960-1970 гг. представлены стартом политики замещение импорта товарами отечественных производителей и национализации стратегических отраслей, таких как: энергетика, банки, страхование. Середина 1980-х годов показала наличие экономических проблемных вопросов, в 1991 г. Руководство страны начало рассмотрение программ структурных преобразований экономики и стартовала реализация новой промышленной политики, которая была устремлена на дерегулирование внешней торговли и рынков капитала. Приоритетным направлением развития страны стало притягивание прямых иностранных инвестиций в сектор инфраструктуры производственной таких как энергетика, связь, порты, машиностроение, химическую промышленность и фармацевтика, а также реализовывался рост отраслей, связанных с развитием АПК. В рамках серии «Ведение бизнеса в Индии» компания Invest India концентрирует наборы информационных материалов в ответ на различные запросы инвесторов в процессе диверсификации предприятий.

В Индии в 10-летний период времени присутствовало уменьшение 30% налогооблагаемой базы по некоторым промышленным проектам и доставлялись налоговые каникулы на пять лет, в КНР законодательством страны позволено использование следующих инструментов поддержки, это: налоговые каникулы, использование льготных импортных тарифов, применение упрощенных правил трудоустройства работников, импульс для иностранных вложений, а тем временем должен работать специальный налоговый режим, смещающий пошлины в формировании экономических зон. Однако в Казахстане опыт КНР малоприменим вследствие самобытности его строев как политического, так и экономического, структуры экономики и значимости социального роста. Альтернативную модель выстраивания модели диверсификации экономики страны возможно на примере стран как Ирландия и Финляндия.

Начало 1980-х годов характеризовало *Республику Ирландию* (см. приложение Б) как государство, которое не входило в группу стран, промышленно развитых в Западной Европе, и значительно акцентировалось внимание на росте агропромышленного комплекса. Представим показатели развития Ирландии: уровень ВВП был равен 60% уровню роста европейских стран, вывоза – 10,5 млрд. долл. (50% ВВП), инфляция – 11%; конец 1990-х гг. экспорт страны завоевал 81,2 млрд. долл. – это 79% ВВП, величина ВВП на душу населения равняется 90% среднего уровня стран ЕС, уменьшился уровень инфляции, темп роста реального ВВП уравнивался 8% в течение 2003-2010 гг., и на сегодняшний день составляет в IT-секторе извлекается 1/3 ввоза страны в целом. Изменение поясняется результативной политикой страны в сочетании с развитием благоприятных факторов, таких как в 1987 г., когда снизились расходы бюджета, проведена была налоговая амнистия, значительно расширившая базу налогов и увеличившая их сбор. Политика страны исполнялась по трем линиям [48]:

* фискальная стабилизация;
* открытый торговый и инвестиционный режим;
* предприимчивая структурная политика.

Наличие Ирландии в Европейском экономическом сообществе торговые барьеры сместила для вступления на европейские рынки и снабдила высокие объемы финансирования страны из фондов ЕС, приумножила конкуренцию, выстроив стимулы для роста эффективности. Роль в реформах обнаружил уровень развития, когда страна смогла применить собственные технологии.

Рассматривая опыт Ирландии, отметим процесс предоставления налоговых льгот иностранному капиталу, например в секторе IT-технологий имелась выявленная уменьшенная налоговая ставка на прибыль – 10% при общей ставке 28%. Смещение административно-правовых барьеров взаимоувязано с привлечением иностранных инвесторов, оно имело большое значение: в стране была сформирована система субсидий государственных. Опыт Республики Ирландия – это образец страны, которая за короткий период времени внесла изменения в строении собственной экономики и стала проявляться как экспортер высокотехнологичной продукции и услуг. Однако использовать данный опыт в Казахстане трудно потому как имеются разные масштабы стран; размеры ирландской экономики санкционируют обеспечение жесткого контроля аккумулирования средств в рамочном предоставлении субсидий от государства.

Любопытным образцом европейского типа диверсификации может быть *опыт диверсификации, проведённый в Финляндии* (см. приложение Б). Последние четыре десятилетия свидетельствуют о транзите\смене экономической структуры, которая базируется при старте промышленности и взаимосвязи с лесными ресурсами до структуры IT-экономики, при которой электроника и лесная отрасль являются основой производственных отношений и экспорта. Особенностью диверсификационного процесса изобличается присутствие спроса на IT-продукцию. Финские потребительский рынок, компании и бизнес-структуры апробировались техническими новинками, росла плотность мобильной связи, и экономика стала являться наиболее высокой в мире по количеству пользователей Интернета. Начиная с 1990-х гг. акцентировано внимание на инновациях, определении приоритетов при разделении узких научно-технических ресурсов. Подчеркивается, что рынок сам установил лидеров и что ресурсная отрасль Финляндии смогла инициировать формирование технологий в других отраслях, таких как машиностроение в 1960-1980-х гг., химическая промышленность, отрасли электроники и автоматизации, сплоченные с лесопромышленностью. Также был дан толчок создания сферы услуг, такого как консультирование, проектное финансирование, исследования и разработки. Самобытностью является значимость государственного сектора, но не на уровне производства, а в снабжении константных отношений институтов развития, системности социального и общественного содействия и т.д. Сотрудничество трех ключевых акторов – университетов, частных компаний и государственных исследовательских институтов определены узловым фактором формирования технологического развития. Отметим, что часть научно-исследовательская работа в ВВП показала рост с 1,2% в 1982 г. До 5,6% в 2011г., в Финляндии 2/3 НИР финансировано предприятиями, и лишь их небольшая доля сосредоточивается на военные НИР.

Потенциал решения диверсификационных задач структуры экономики при обусловленных условиях свидетельствовал опыт Финляндии. Однако, по нашему мнению, прямое перенесение финского опыта в Казахстан не может быть использовано, потому как необходимо манкировать различия между двумя странами и прежде всего в масштабах экономики. Небольшие страны специализируются на секторном развитии экономики из-за недостатка ресурсов для роста сектора услуг и всего спектра промышленности. Республика Казахстан владеет абсолютной численностью и трудовых, и природных ресурсов, и имеет ёмкий внутренний распорядок. Поэтому применение практики зарубежных стран по адаптации процесса диверсификации предприятий приемлемо согласно линии формирования страны, но при этом обязательно учитывая особенности казахстанской экономики.

Анализируя опыт как зарубежный, так и отечественный процесса диверсификации было установлено, что модели и методы зарубежных стран по предпочтению сценария развития данного процесса приспособлены к эволюционному характеру функционирования внутренней и внешней среды. Поэтому альтернативы выбора направления диверсификации предприятий в казахстанских условиях значительно разнятся [42]. Назрела необходимость провести технологическую модернизацию в национальной экономике. Казахстанские промышленный юридические лица ведут процесс диверсификации предприятий главным образом эмпирическим путем, не опираясь на научную базу что тем самым уменьшает действенность настоящих проектов. К тому же слабо проработана методологическая база диверсификации основной деятельности компаний в Казахстане.

Таким образом, не все закономерности, характерные для диверсификации производства за рубежом, могут быть реализованы в нашей стране. Итак, мировой опыт диверсификации экономики не дает готовых решений и в каждой конкретной стране имеется свой благоприятный сценарий развития, исходя из тех стартовых условий и механизмов, которые уже сформировались на данной территории. Страны Юго-Восточной Азии являются ядром политики развития промышленности и являются выходом на рынок продуктов потребления в мире, среди них разбирают такие товары как одежду, ткани, обувь, бытовую радиоэлектронику и т.д. Данные производственные циклы не вызывают больших капиталовложений, являются энергоэкономными и неметаллоемкими, базируются на традиционных промыслах и применят недорогую рабочую силу. Долгосрочные перспективы благополучных действий этих производств узки из-за жесткой конкуренции со стороны прочих государств. Конкурентная борьба, в частности с позиции КНР растет. Но в настоящее время данные страны являются лидерами на рынке потребительских продуктов и зачастую высвобождают от их производства государства Европы Западной и Северной Америки. Эти страны множат свой потенциал промышленный за счет формирования наукоемких отраслей начиная от машиностроительного комплекса и автоматизации предприятий, управления и сервисного обслуживания; а большинство стран являются лишь придатком сырьевым высокоиндустриальных стран и зачастую их специализация имеет место лишь в добывающей промышленности. Потому как данные отраслевые сектора обнаруживаются трудоемкими и строятся на дешевой рабочей силе.

Отраслевые структуры являются ключевым фактором, устанавливающим динамику социально-экономического формирования страны, приумножения значения структурного фактора. Тяжести европейских стран в этот период выкладываются высокими проблемными вопросами при формировании их отраслевой структуры. Данные проблемные вопросы, накапливаясь являются причиной кризисных явлений в политической структуре европейских стран. Зависимость выбора концепции структурной перестройки формирования экономики обусловлена блоком нелицеприятных причин, таких как [46]:

* наличие сырьевых ресурсов для производства как трудовых, так и финансовых ресурсов;
* прогнозирование надобностей в продукте с надлежащими пропорциями учитывая нужды международного рынка.

Создание типа рыночного хозяйствования в странах Европы поставил вопрос механизма смены и оптимизации отраслевых структур. Рынок, во взаимоидентичности от планирования, требует ориентира для роста отраслевой структуры, основанием которых являются потребности социума в ресурсах и продукции. Модификация структурированной политики стран с рыночной экономикой свидетельствует об устремлённости на рост работы промышленного комплекса с целью увеличения его конкурентоспособности. Как следствие требуются высокоэффективные структурные изменения, умножение объемов производства, рост качества продукции, увеличение конкурентоспособности экспортного потенциала. Препровождает интерес структурная политика Франции, объединяющая две тактические линии:

1. общие методы воздействия страны – это фискальная, валютная, бюджетная политика на ликвидацию компаний как частных, так и кооперативных, ограничение цен и содействие в экспорте;
2. энергичная государственная поддержка предприятий производственной мощности, содержащая систему государственных контрактов и заказов.

*Границы промышленной политики Франции* – значительная величина государственного регулирования, в особенности при утверждении стратегии развития промышленной базы и направлений научно-технического прогресса; внимания заслуживают особенности изменений в промышленной политике Японии, характерная черта которой является поэтапным решением конкретных целей и задач. Послевоенное развитие заключалось стимулированием производств наукоемких, в усилении технической оснащенности базовых отраслей промышленности таких как: угольная, рыбная, текстильная. В середина 60-х – начало 70-х гг. экономика Японии обладает в приоритете развитие новых технологий, поддержку научно-исследовательских программ и этот курс в промышленной политике является настоящим на настоящее время.

Сценарий прочности экономики ГДР основывается на регулировании государством с акцентированием внимания на применении и условиями для капиталовложений, контролировать внутренний рынок и защищать товаропроизводителей. В настоящее время политика в промышленности Германии жестче, чем политика USA, но либеральнее и свободнее, чем политика в Японии и Франции. Политика Германии можно охарактеризовать следующими особенностями: значительный уровень изолированности, диверсификация и баланс действий компаний и организаций всех юридических форм собственности при превалировании сектора частного, поддержка правительства в росте научно-технических исследований, акцентируется внимание на региональном управлении, защите рынка внутреннего от иностранной конкуренции, снижение налогового давления, финансовая поддержка предприятий.

Начало ХХ века характеризуется развитием промышленности в Великобритании, USA, Германия, став доминирующей формой производства. Изменение приоритетов является стимулом для роста машиностроения и имеет лидерские позиции по добавленной стоимости продукции в отраслях промышленности и возрастающую номенклатуру товаров.

Как одна из ключевых отраслей мировой промышленности машиностроение отражает уровень развития экономики любой страны. Мировые лидеры машиностроения были взращены в развитых государствах и данный комплекс лидирует в процессе притягивания и расформирования нововведений. Данные индексного рейтинга «2017 Strategy& Global Innovation, 1000» отмечают, что из 20 крупных объемных инвестицией в НИОКР брендов мира 10 брендов являются брендами в области предприятий машиностроительного комплекса (9\20 в 2016, 9\20 в 2015, 4\10 в 2013, 4\10 в 2012, 4\10 в 2011 и 4\10 в 2010 годах) [47]. Данное направление развития машиностроительного комплекса производит потребителям и является ключом инвестиций в экономике развитых стран. Его доля производства в этих странах составляет порядка 30-50 % от общего объёма продукции промышленности (53,6 % - Германия, 51,5 % - Япония, 39, 6% - Англия, 36,4 % - Италия, 35,2 % - КНР). К примеру, ГДР первично рассматривает многоотраслевое машиностроительное производство. Немецкий экспорт товаров машиностроения состоит из 20,4% от мирового экспорта. Уровень развития машиностроения USA препровождён всеми отраслями: и авиационное, и автомобильное машиностроение, и судостроение и т.д. Крупные производители наукоемкой продукции – это порядка 40% мирового производства также представлены на рынке машиностроения USA, в том числе страна является лидером в экспорте авиационной промышленности. Япония позиционирует машиностроение как базу промышленности страны, высокоразвитыми отраслями является автомобилестроение, электрооборудование и робототехника – 16,4% промышленных роботов, функционирующих в мире – это промышленные роботы Японии, санкционирующие к выходу на 3-е место в мире согласно индексу уровня ВВП. Отметим, что как Япония, так и Германия признаны авангардными державами по разработкам в области робототехники.

Резюмируя черты промышленной политики, отметим, что сформировались следующие структурные преобразования:

1. государственный контроль над формированием лидирующих отраслей экономики и привлечения капитала;

2. финансовая помощь производителя;

3. система поощрения, система разработки и реализации международных инновационно-инвестиционных программ;

4. содействие в формировании и расширении наукоемких производств с применением технических достижений;

5. учет национальных интересов при выполнение внешнеэкономической деятельности (ВЭД);

6. формирование реструктуризации законодательно-правовой базы;

7. содействие государства малого и среднего бизнеса.

Исследуя зарубежный опыт, отметим, что приложение политики диверсификации предприятий преследует различные цели и решает разные задачи, допустим:

* Япония диверсификационную направленность определяла на восстановление после войны промышленности;
* Политику индустриализации аграрного сектора рассматривали такие страны как КНР, Индия, Южная Корея.

Поэтому державы базировались на разных секторах регулирования: одни страны на государственном секторе, другие – на частном. Однако прямо применять данный опыт в Казахстане не представляется допустимым по таким причинам как:

* несопоставимы масштабы стран;
* численность трудовых ресурсов и количество природных резервов;
* емкость внутреннего рынка.

Отметим, что модели и инструменты диверсификации предприятий в странах за рубежом адаптированы к эволюционному характеру формирования внутренней среды компании и внешнего его окружения. Следовательно, выбор направления процесса диверсификации предприятий в казахстанских условиях разнится. Казахстанские предприятия промышленности осуществляют диверсификацию предприятий эмпирическим путем, минуя значимость опоры на базу научных исследований. Данное стратегическое решение снижает результативность проектов, и методологическая база диверсификации предприятий остается слабо проработанной.

Рассмотренный зарубежный опыт и анализ позволят выработать ряд выводов в отношении возможностей и перспектив диверсификации, включающей производство новых продуктов.

1. Производство новых продуктов соответствует как принципам технологических парадигм, так и потребностям импортозамещения. Диверсификация производства предприятий сферы машиностроения позволяет достигать обе цели, что является существенным при выборе направлений диверсификации.

2. Для организации производств новых продуктов необходима структура, которая имеет соответствующие компетенции (технологические, производственные, рыночные, организационные), возможностью самостоятельно или с несколькими участниками формировать новые рынки, участвовать в формировании государственно-частных партнерств, система государственного регулирования новой сферы деятельности, в некоторых случаях (производство перспективной продукции, которая находится на начальном этапе жизненного цикла) – государственной поддержки.

3. Организация производства новых продуктов должна предполагать включение всех основных переделов – от производства материалов до готового изделия, оказания услуг, разработки необходимого программного обеспечения (ПО) и проч., что снижает зависимость от поставщиков, которые могут оказаться «недружественными» в условиях геополитической нестабильности), позволяет конкурировать с ведущими мировыми производителями.

4. Для развития большинства перспективных направлений нового технологического уклада необходимо формирование рынков в стране. Это расширит применение продукции, снизит стоимость новых технологий, материалов и продуктов, станет катализатором для прихода на рынок других компаний, в том числе, малого и среднего бизнеса. Такая деятельность обладает положительными внешними эффектами, поэтому ее инициатором должно быть государство. Перспективным видится использование государственно-частных партнерств, где ведущую роль могут играть государственные корпорации.

**2 ТЕНДЕНЦИИ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ**

2.1 Анализ диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Казахстана как участника Евразийского экономического союза (ЕАЭС)

Машиностроение является приоритетной отраслью индустриально-инновационного развития страны. Объем производства увеличился в три раза, превысил отметку 1 трлн. Тенге в 2021 году, динамика роста показателей сохраняется. Отрасль представлена комплексом подотраслей, устанавливающих величину НТП и обороноспособный уровень. Изготовление необходимого оборудования, приборов и товаров народного потребления определило первостепенное значение отрасли в национальной экономике. 6 отраслей машиностроительного комплекса включены в состав 14 сфер обрабатывающей промышленности. Машиностроительный комплекс по своей структуре сложен, препровождён секторами по производству: цифровой, оптико-электронный продукции; машин и оборудования; автотранспортных средств; монтаж машин и оборудования.

Понимание рынка машиностроения рассматривается анализом его юридических лиц, в частности казахстанское машиностроение представлено 35 заводами (см. приложение В), крупнейшие из которых занимают лидирующие позиции в мире по технологии производства, продажам и послепродажному обслуживанию оборудования для металлургии; волочильно-прокатного оборудования нефте-, газодобычи; для горной промышленности и др. Отметим, что результаты программы индустриализации 2010 – 2014 года в отрасли машиностроения характеризуется исполнением 114 проектов на сумму 276 млрд. тенге, образовыванием 11 тысяч рабочих зон [36]. В сравнении 2021 год с 2000-ми годами результаты и границы машиностроительного комплекса характеризуются ростом отрасли. Динамика валовой добавленной стоимости рассмотрена в нижеследующих таблицах 6, 7.

Таблица 6 – ВДС машиностроения, в номинальном выражении, в млн. тенге

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование регионов | 2018 | 2019 | 2020 |
| Республика Казахстан | 593816,2 | 765797,0 | 958307,7 |
| Акмола | 47956,8 | 47792,7 | 89065,7 |
| Актобе | 18129,1 | 15605,5 | 13738,7 |
| Алматы | 26624 | 30159,6 | 30536,9 |
| Атырау | 16990,1 | 22675,1 | 13873,1 |
| Западный Казахстан | 19865,9 | 28914,1 | 26462,5 |
| Джамбул | 4171,6 | 4237,0 | 3844,4 |
| Караганда | 64530,3 | 67888,3 | 73731,4 |
| Костанай | 78590,2 | 151668,7 | 217058,6 |
| продолжение таблицы 6 | | | |
| Кызылорда | 7214,6 | 13258,0 | 6985,6 |
| Мангыстау | 16276,4 | 18162,9 | 24965,8 |
| Павлодар | 51613 | 58373,2 | 75986,3 |
| Северный Казахстан | 19017,5 | 21514,4 | 27931,9 |
| Туркестан | 15580,4 | 17051,5 | 13778,9 |
| Восточный Казахстан | 82439,8 | 97293,9 | 142686,6 |
| Нур-Султан город | 37909,7 | 62090,2 | 75853,2 |
| Алматы | 70715,8 | 84813,3 | 94317,8 |
| Город Шымкент | 16191 | 24298,6 | 27490,3 |
| Источник: [48] |  |  |  |

Рассмотрим ВДС машиностроения, в реальном выражении к предыдущему году, в % таблице 7

Таблица 7 – ВДС машиностроения, в реальном выражении к предыдущему году, в %

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование регионов | 2018 | 2019 | 2020 |
| Республика Казахстан | 114,3 | 117,7 | 109,3 |
| Акмола | 125,7 | 117,5 | 151,8 |
| Актобе | 129,9 | 108,0 | 96,0 |
| Алматы | 128,1 | 161,8 | 96,7 |
| Атырау | 109,9 | 140,1 | 78,3 |
| Западный Казахстан | 88,4 | 138,0 | 102,3 |
| Джамбул | 106,8 | 109,4 | 98,3 |
| Караганда | 125,8 | 95,1 | 69,5 |
| Костанай | 115,7 | 199,4 | 137,4 |
| Кызылорда | 98,1 | 115,2 | 75,1 |
| Мангыстау | 133,4 | 105,7 | 105,2 |
| Павлодар | 110,7 | 111,0 | 115,4 |
| Северный Казахстан | 83,2 | 84,0 | 113,6 |
| Туркестан | 185,2 | 116,2 | 69,8 |
| Восточный Казахстан | 110,0 | 136,3 | 109,1 |
| город Нур-Султан | 114,4 | 112,3 | 106,4 |
| город Алматы | 105,9 | 95,6 | 93,3 |
| город Шымкент | 84,9 | 118,5 | 109,9 |
| Источник: [48] | | | |

Анализируя ВДС в машиностроении за 2018-2020 годы как в номинальном, так и в реальном выражениях отметим, что развитие и функционирование отрасли определено энергоемкостью и материалоемкостью национальной экономики, производительностью труда, уровнем экологической безопасности промышленного производства и, в итоге, экономическую безопасность страны. Однако в условиях пандемии были показаны проблемы, с которыми столкнулись машиностроительные предприятия. К ним относятся: высокая стоимость сырья, отсутствие эффективной загруженности предприятий и недостаточное финансирование по низким процентным ставкам.

Характеризуя последние 10-15 лет отметим транзит от выпуска вспомогательных частей к производству готового товара. К данному относится:

* производство тепловозов, электровозов, пассажирских и грузовых вагонов, грузовых и легковых автомобилей, автобусов и зерноуборочных комбайнов, оборудование насосное и другая многофункциональная и технологичная продукция;
* возникли виды обновленной продукции, это и локомотивы, и трансформаторы, и коммуникационное оборудование, и оптические приборы, и производство электронных деталей и др.

На рынок машиностроения были привлечены такие корпорации как:

* Alstom, General Electric, CMC-JAC Motors, Hyunday и многие другие;
* был приумножен ассортимент продукции для экспорта, к которым причисляется и товары автомобилестроения, и вентиляторы, и аккумуляторы, локомотивы, трансформаторы;
* организовано изготовление электротехнических товаров таких как Schneider Electric, вентиляционные машины.

Данная продукция была изготовлена силами ТОО «Силумин-Восток», а оборудование вентиляции произведены LG Electronics на базе ТОО «Алматинский вентиляторный завод».

Апрель 2019 года ознаменовался утверждением Программы совместных действий межу Казахстаном и Российской Федерацией [49] – возникающая как центр наращивания сотрудничества и связей. Ведется анализ кооперации проектных идей с ПАО «КамАЗ», АО «Петербургский тракторный завод» и прочих. ТОО «Hyundai Trans Kazakhstan» в 2019 год сформировал базу для производства Южнокорейских автомобилей «Hyundai» во время сотрудничества. Совместно с китайским партнером сформированы заводы по выпуску шин и автомобильных двигателей, был дан старт консолидации авто компонентной базы.

Казахстан в 2018 год квалифицируется производством более 6 000 легковых автомашин, половина которых направлена на экспорт. Экспортирующими странами легковых автомашин являются: Россия, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и за несколько месяцев 2019 года было им устремлено порядка 30 000 легковых автомобилей. Результаты данного периода времени показали рост. Итогами данного периода времени является рост производства в машиностроительном комплексе, равняющийся 18% в соотнесение с подобным периодом 2018 года. Структура и динамика роста отрасли среди подотраслей показывает автомобилестроение. В республике производятся все категории автотранспортных средств: вырабатываются 167 моделей автомобилей, из которых 39 легковых моделей и 22 модели брендов. Автомобилестроение в период двух пятилеток стало драйвером машиностроительного комплекса, осуществился транзит от DKD-сборки (крупноузловая) к CKD (мелкоузловая). Электротехническое машиностроение очерчивается устойчивыми изменениями и производственной локализацией в соотнесении с прочими секторами комплекса. Такие производители машиностроительного рынка как Кайнар-АКБ, Alageum Electric, Казцентрэлектропровод становятся игроками, формирующими продукцию, значительная часть которых сосредоточена на экспорт [50].

Подотрасли машиностроительного комплекса включают национальные компании создающие товары для сельского хозяйства (АПК), компании нефтесервисных услуг и недропользователей. Применение пультоуправляемых сварочных синтезов с элементами Индустрии 4.0 квалифицирует отрасль такими предприятиями как: ТОО «Проммашкомплект», ТОО «Казахстанская Агро Инновационная Корпорация», ТОО «Жигермунайсервис», АО «Усть-Каменогорский арматурный завод» и др.

Машиностроение агрохозяйственного сектора с 2018 года представлено ростом выпуска, которому оказывали содействие меры государственной поддержки. Инструменты правительственной поддержки включают снятие от оплаты НДС при продаже товара. На этом рынке отмечается умножение объемов и эффективность производства в горном машиностроении, рост изготовления механизмов для буровых установок, доля которых равняется 73%; увеличена мощь нефтегазового машиностроения за счет импортозамещения широкого ассортимента продукции. Возможности развития экономики обладают: 13 млрд. долларов США охватывает импорт продукции отрасли, отечественные масштабы производства продукции показывают превышение 3 млрд. долларов США. Такие национальные проекты как были утверждены в 2021 году это проект «Устойчивый экономический рост, направленный на повышение благосостояния казахстанцев» [4], «Технологический рывок за счет цифровизации, науки и инноваций» [5], «Национальный проект по развитию предпринимательства на 2021-2025 годы» [6].

В Послании к народу страны «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана» К.-Ж. Токаев в 2019 году была поставлена задача роста производительности труда в 1,7 раза [51], в гос.программе индустриально-инновационного развития сформированы меры роста высокодоходного среднего бизнеса, который охватывает как налоговое, финансовое так и административное стимулирование. Реализация карты роста машиностроения РК на 2019-2024 годы анализирует грани по исполнению стержневых его пунктов [52]. Разработанный документ МИИР РК вкупе с ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» обосновывает реальностью роста машиностроения на среднесрочную перспективу; карта сконцентрирована на усилении конкурентоспособности предприятий, экспортного потенциала и насаждении новых технологий.

Дорожная карта структурирована пакетом поддержки в области регулируемых закупок и повышения доли казахстанского содержания, карта предусматривает рост в закупках местного содержания, улучшение организационно-технических мероприятий регулирования и адаптации экономических стимулов. Ключевым пунктом карты регулирования бизнес-процессов Закона РК «О промышленной политике» [9] является проведение сдержанной политики в стране. Поддержка промышленности осуществляется через реализацию проектов в обрабатывающих отраслях. В настоящее время в Казахстане сформирован Фонд развития промышленности Казахстана при МИИР РК. Аналогичные фонды действуют как в России, Беларуси, так и в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР); цель модернизации имеющихся мощностей и умножение экспортного потенциала предприятий рекомендует принятие налоговых преференций. Государственная поддержка проведения этих мероприятий ускоряет увеличение объемов производства и масштабов производительности труда машиностроительной отрасли в 2 раза, объем экспорта приумножается в 1,2 раза. Дорожная карта планирует проведение 57 мероприятий, устремлённых в 11 направлениях [52].

Казахстан – экспортоориентированная страна с развивающейся экономикой по классификации Международного валютного фонда и населением 19,2 млн человек, занимает 55-е место по уровню номинального ВВП ($197 млрд) и 59-e место по ВВП на душу населения ($10 042) в мире. Это крупнейшая в мире страна, не имеющая выход к морю, и вторая по величине страна в СНГ.

Дорожная карта предусматривает рост мощностей предпринимателей сельских поселений, малых городов и моногородов, объемов продукции обрабатывающей промышленности и создание новых производств. Карта устанавливает процесс поддержки стержневых направлений отрасли в регионах Казахстана базируясь на действующие производства и\или через обновленные\новые виды производства по направлению север, юг, восток, запад и центр. В настоящее время необходимость производительного машиностроительного комплекса в металле равна 2 млн. тонн, литье которого составляет 200 тыс. тонн. Машиностроителям требуется закуп металла РФ и КНР, в практике которой цена строительства мини металлургического завода равняется 100-150 млн. долларов, организация и сооружение сталелитейного завода равняется 30-35 млн евро. Направления Дорожной карты должны содействовать росту производственных мощностей, экспорта в 1,2 раза и машиностроительной производительности труда в 2 раза [50].

Уровень промышленного и научно-технического развития сопутствующие структурным изменениям являются факторами роста экономики. Национальная экономика характеризуется противоречиями в ее формировании: наблюдается рост ВВП, деформация структуры экономики и деиндустриализация, которая формирует негативный тренд воздействия на безопасность экономики и конкурентоспособность [53].

Новая модель развития национальной экономики базируется на структурных изменениях, на обеспечении системных преобразований хозяйственного устройства и повышении уровня развития промышленности на новом, модернизированном технологическом уровне. Машиностроительная отрасль Казахстана как актор Евразийского экономического союза требует установления роли своей. Важно отметить, что все страны ЕАЭС характеризуются высокой степенью износа оборудования на действующих энергетических мощностях и необходима усовершенствование производства с полной заменой оборудования (таблица 8). Анализируя таблицу показано, что в Российской Федерации изнашивание основных производственных фондов представлено следующими показателями: свыше 30 лет проработали 60% оборудования ТЭС, ГЭС – 80%, АЭС – 35%, ВЛ – 50%, подстанции – 60%; в распределительном электросетевом комплексе произведен нормативный срок 70% оборудования, износ испытательного оборудования превышает 90% и в других государствах-членах ЕАЭС ситуация схожая.

Таблица 8 – Степень износа оборудования на действующих энергетической мощности, 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Объем в ЕАЭС производства промышленного | Россия | Казахстан | Беларусь | Армения | Кыргызстан |
| 88,7 % | 6,3 % | 4,4 %, | 0,3 % | 0,3 % |
| Оборудование проработало более 30 лет | 60% | 41 % | - | - | - |
| Износ оборудования ТЭС | 60% | 70 % | 58,9 %. | - | - |
| ГЭС | 80% | - | - | - | - |
| АЭС | 35% | - | - | - | - |
| ВЛ | 50% | - | - | - | - |
| подстанции | 60% | - | - | - | - |
| В комплексе распределительно-электросетевом выработка нормативного срока | 70% | - | - | - | - |
| Примечание: рассчитано автором по данным [54] | | | | | |

В Казахстане около 41 % генерирующих мощностей проработало более 30 лет, износ электростанций обнаружен порядка 70 %. 2013 год характеризуется восстановлением снабжения на уровне 28,8 лет тепловых электростанций, гидроэлектростанций – 35,7 лет, 57 % мощностей электростанций, которые отработали больше 30 лет [54]. Планируемая модернизация единой электроэнергетической системы Казахстана разрешает совершенствование условий с износом и неприемлемой загрузкой производящего оборудования, которое ускоряет износ.

Характеризуя Беларусь, заметим, что износ фондов предприятий ТЭК равно 58,9 %, состояние и перспективы формирования рынка оборудования, сформировывающаяся предприятиями энергетического машиностроения взаимосвязано с электроэнергетическими запросами потребному объемных мощностей, качеству энергии, безвредной эксплуатации энергетических объектов с целью константного роста экономик государств-членов ЕАЭС.

Казахстанское машиностроение за годы независимости миновало несколько фаз роста: первая фаза предполагала транзитный переход от административного деления рынка к рынку. Транзит характеризовался как положительными, так и негативными результатами и субъектами рынка были пройдены такие испытания как:

* фаза, когда уровень капиталовложений был урезан (следом за распадом СССР фаза кризиса);
* 2001 год характеризуется инвестициями в основной капитал и равнялось 36% от уровня 1990 года – это период, когда отрасли промышленности являлись опорой страны;
* в 2001 году сфера производства ушла в фазу кризиса.

Не верным являлся тезис, казахстанское машиностроение конца 1990-х годов – начало 2000-х годов находилось в пассивном периоде. Государственная поддержка была проведена при формировании отрасли, в частности в 1996-1998 годах государственные инвестиции в промышленный сектор равнялись 150 млн. долл. в сравнение с нефтегазовым сектором к котором привлечение государственных инвестиции равнялись 256 млн. долларов.

Тенденцией являлся поиск новых точек роста как в государственном устройстве, так и в машиностроительном комплексе:

* в 1998 году была утверждена Программа формирования тракторного производства на базе завода «Павлодартрактор» Министерством энергетики РК. Объемы производства продукции, которого составлял до 1 000 тракторов в год, а также имелось сотрудничество с регионами РФ;
* начало 2000-х годов инициировало производство казахстанского автомобильного двигателя на примере завода имени Кирова. Данный завод начал изготовление тракторов.

Однако машиностроительный рынок не увидел ни отечественного двигателя, ни тракторов. Как отмечал М.Спанов, что в этот период была потеряна советская промышленность, даже без ее частичного сохранения. Это было отмечено в кандидатском исследовании Спанова М.У., посвященного вопросам конверсии оборонного комплекса. В советское время 70% продукции промышленности в РК вырабатывалось для военно-морского флота. В связи с этим после распада СССР промышленность осталась невостребованной и потери отрасли в 1990-х годах были высокими [55]. Требовалось акцентировать внимание на том, что республика может обойтись и без значимого машиностроения. В силу того, что ядром экономики РК идентифицируется нефть и агросектор, а перерабатывающая промышленность рассмотрена как надстройка. В 1990-е годы данные размышления были частыми и присутствовала недооценка значимости потенциала машиностроения в общественном и экспертном сознании. Положительные стороны развития машиностроительного комплекса [56]:

во-первых, рынок машиностроения – это создание рабочих мест и занятости до 500 тысяч;

во-вторых, национальный горно-металлургический сектор усиливает значимость ресурсов машиностроения;

в-третьих, снижение зависимости страны от импорта сходного товара устанавливает рост машиностроения;

в-четвертых, на рост фундаментальных и прикладных исследований оказывает воздействие как рост машиностроения, так и тяжелая промышленность.

Динамика роста и возрождения машиностроения показала 23% в год как в начале, так и в середине 2000-х годов. Это развитие было показано без поддержки государства; внутренний спрос на товары машиностроительной отрасли не представили объемов роста отрасли, доля которого в масштабах ВВП являлась скромной. Эффект преломления в отраслевом развитии стало утверждение ГПФИИР – программы форсированного индустриально-инновационного развития. Карта индустриализации включает проекты развития отрасли, при которых скорость темпов развития машиностроения была малой – в год 0,6%. Тормозом формирования отрасли являлось общее состояние экономики, масштаб платежного баланса и внутреннего спроса Казахстана. Лишь в январе 2018 года был показан рост машиностроительной отрасли на 16% что подтвердило значимость национального машиностроения от внутреннего спроса; Органы национальной статистики Казахстана (далее БНС АСПиР РК) показало, что в январь-май 2022 года производственный масштаб машиностроения равнялся в в выражении стоимости на 1 085,6 млрд. тенге и показало рост в национальной валюте на 35% в сопоставлении с январем-маем 2021 года – это 804 млрд. тенге; индекс материальной емкости производства, который равнялся 109,9% в сопоставлении периодом 2021 года.

Флагманом отрасли является автомобилестроение, имеющее рост отсроченного спроса за счет гос.программ [8, 36, 41, 52, 73] и за счет национальных проектов [4, 5, 6], которые авансировали кредиты на автомобили и создавали бренд «Сделано в КЗ». Машиностроение в нефтегазовом секторе ориентировано на реализацию отечественных проектов недропользователей и проявляется частично на внешним рынке, обнаруживается экспортная ориентированность у производителей электрооборудования.

Машиностроительный комплекс поглощает в себе три корневых вида спроса – на инвестиции, рынка и кадры. Направления иностранного инвестирования обоснованы ростом нефтяного, горно-металлургического и торгового секторов машиностроения в РК, а условия заимствования на внутреннем рынке страны высокие [57]. Машиностроительные ТНК в масштабах двух десятков привлечены были на рынок на условиях офтейк-контрактов и условиях бюджетирования с позиций отечественных компаний.

Полной реализации возможностей ввоза отечественного товара на рынки ЕАЭС не было представлено, отмечен был отдельный вывоз продукции машиностроителей на рынках России, наблюдалось частичное освоение рынков ЕАЭС, рынка Центральной Азии и Китая. Происходящие процессы в машиностроении имеют двойственный характер: выработка жизнестойкости предприятий и рост профессионального сообщества, устремленное на формирование отрасли. В 2018 году председательство РФ было ознаменовано четвертым стартом работы Евразийского экономического союза (ЕЭК).

Евразийский экономический союз, содержащий Армению, Беларусь, Киргизию, Казахстан и Россию – организация международной региональной экономической интеграции, учрежденная соглашением от 29 мая 2014 года. Форматы сотрудничества ЕЭС с более чем 50-ю странами и межгосударственными объединениями акцентированы на цели формирования единой экономической политики, имеющее свободный перелив и рабочей силы, и капитала, и услуг, и товаров. Интеграционный проект ЕАЭС осуществлялся с позиций двустороннего сотрудничества: как в экономическом, так и политическом плане. Однако ожидания стран-участниц не было оправданы и имеет такие проблемы как: степень дисциплины ведомственной, наличие значительного числа изъятий и бизнес-барьеров при торговле взаимной. Существование ЕАЭС обусловлено интересами ряда стран постсоветского пространства в усилении сотрудничества. Зафиксировано наличие и риск-факторов, и наличие факторов надежности как в Казахстане, так и Беларуси с силу разного уровня готовности к интеграции, уровню развития и открытости.

В рамках ЕАЭС задачи приоритетов определены наличием необходимости роста торгово-экономического сотрудничества. Примером служит приобретение добавочных возможностей экспорта товаров на российский рынок, обеспечение ресурсных запасов машиностроения по российским ставкам. Совмещение потенциала стран-участниц ЕАЭС в том числе и Казахстана, и Беларуси характеризуется оценочными трудностями регионов:

* РК и Беларусь анализируют членство в ЕАЭС как инструмент выхода на рынок России отечественными производителями и прибавочным экономическим приростом финансовых ресурсов;
* Армения и Кыргызстан мотивированы сквозь призму проблем экономического развития и их геополитических интересов.

В рамках ЕАЭС цель соприкосновения стран показывает вырабатывание единого рынка трудовых ресурсов, капитала, услуг и товаров. Данный этап воздействуют главным образом на «общие» рынки с одинаковыми для всех стран правилами, а деятельность для участников-стран рынка согласовывается при хранении отсылок к национальному законодательству (приложение Г). Рассмотрим интересы и позиции стран.

Позиция и интересы Российской Федерации в ЕАЭС. Позиция Москвы в интеграционном процессе исходит от преобладающей роли России в ЕАЭС как ресурса развития и как способ стимулирование развития сопредельных государств. В период первого года функционирования единой таможенной территории был засвидетельствован непререкаемый расчет по снятию барьеров по линии движения товаров, были парированы ожидания антагонистов евразийской интеграции. Например, товарооборот Беларуси, России и Казахстана в 2011 году показал рост на 1/3 в соотнесении с 2010 года, на 40% поднялась торговля внутри таможенного союза. Тем не менее наступила фаза сокращения цифр: так, масштаб взаимных торгов 2014 г. равнялся 57 млрд. долларов США, или 89% от степени должного периода 2013 г., за 2015 года цифры составили 74% к аналогичному периоду 2014 года. Все же интеграционные проблемы требуют решения, и в РФ признают их наличие, это – и нетарифные ограничения, абсентеизм координации политик, таких как макроэкономической, промышленной, сельскохозяйственной и т.д. – и проблемы другого свойства, которые обозначены институциональной аморфностью евразийской интеграции. Создание ЕАЭС и реорганизация Комиссии таможенного союза в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК) при принятии решений было заявлено равенство всех сторон [59]. Однако, РФ в финансировании бюджета завоевала 88% в корреспонденции с паем ее в разделении доходов от зачисления импортных пошлин.

Равенство РФ с иными странами ЕАЭС, распределение стран-членов всех равноправным числом голосов и представительством в управленческих органах с обеспечением права вето на постановления наднационального ведомства является усложнением при принятии решения и снижает темпы интеграции. Результатом является затягивание формирования экономического пространства, финал которого был отнесен с 2017 на 2024 год. Наращивание бюрократического механизма влечет увеличение затрат по работам наднационального органа – посредственный выручка на решение ЕЭК увеличилось больше, чем в 20 раз по сопоставлению с Комиссией таможенного союза. При том, что ЕЭК не приняло на себя функции инициализации решений, то есть решения вносятся правительствами, а также на правительстве лежит ответственность за их осуществление.

Усиление престижа и роста конкурентоспособности стран ЕАЭС требует наполнения содержанием другие форматы взаимодействия, например: осуществление проекта коридоров транспортных РФ – ЕАЭС, сплоченная на магистрали, формируемые проектными рамочными границами «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). Координация транс евразийских планов инициатив ЭПШП вызывает расчет и прагматизм [58]. Проект «Один пояс, один путь», предложенный осенью 2013 года Си Цзиньпином, руководителем КНР, превратился в новую геополитическую и геоэкономическую стратегию Китая. Российская Федерация изрекла, что расположена на согласованность, учитывая многогранные инструменты функционирования БРИКС и ШОС, осмотрительность Москвы небеспочвенна. Пекин заинтересован в движении грузов через территории ЕАЭС без промедлений на таможенных границах и это является сутью переговоров и консультаций. Однако, особенности партнерских отношений КНР и России, торг и соперничество в вопросах транспортных сетей является многосложным партнерством. Китайская республика начала работу над формированием альтернатив транспортных коридоров через Центральную Азию и Закавказье. Тяготение столицы КНР к распространению грузопассажирских перевозок в регионах запада страны с региональными рынками отрицательно воздействует на российские интересы. Россия географически является костяком Евразийского континента и имеет привлекательные транспортные коридоры, однако РФ утрачивает соперничество проектному «центрально-азиатскому транзитному звену» ЭПШП и отклоняется от битвы за обрабатывание мировых трансграничных потоков. Сосредоточившиеся проблемы угрожают потерей сектора, значительного для формирования российской экономики.

Утверждение РФ и ЕАЭС в качестве узлового транспортно-коммуникационного звена евразийской инфраструктуры позволяет:

* связать регионы России и сырьевые, и промышленные;
* содействует формированию комплексов производства и социально-экономической сферы на восточных территориях;
* получает сильные изменения в отраслях реального сектора [58].

Интересы РФ заключаются как в формировании транзитных регионов, так и в том, чтобы материализация проектов координации ЕАЭС и ЭПШП состоялась и в державах – членах ЕАЭС, которые станут инструментом экономического роста, а также осуществление данной инициативы поддерживает уровень транспортно-логистической складности региона. Поэтому, исходя из вышесказанного, и в ЕАЭС, и в России имеются значительные ожидания на приоритет до 2025 г.

Стремительное старение населения может являться тормозом развития экономики РФ. Потому миграционный рабочий ресурс из пограничных стран приобретает актуальность и для России. Актуальность реиндустриализации страны и организации инновационной экономики представляет запросы к качеству приходящего человеческого капитала. Следовательно, задача развития кадрового потенциала является не менее актуальной, нежели задача привлечения трудовых ресурсов. Результативность евразийской интеграции в России в средней перспективе находится под действием факторов, представленных на 2 рисунке.

Влияние факторов на оценку эффективности процессов евразийской интеграции

расширение рынков для товаров отечественного производства, диверсификацией торгово-экономических отношений

формирование единого финансового рынка и превращение России в один из мировых финансовых центров

расширение возможностей для внешнеторговой деятельности

степень реализации транспортного потенциала страны и развития транспортно-логистической инфраструктуры

расширение возможностей доступа к рабочей силе государств–членов Союза и развитием кадрового потенциала

создание общего рынка электроэнергии стран-членов ЕАЭС

Рисунок 2 – Факторы оценки эффективности процессов евразийской интеграции

Примечание: составлено автором по материалам исследования

В России отмечается профицит производства электроэнергии, страна проявляет интерес в реализации излишек продукции электроэнергии как в странах ЕАЭС, так и за ее пределами, однако отмечается невысокий спрос на продукцию. Низкий дефицит электроэнергии отмечается в Беларуси, Казахстан же почти в полном объеме умеряет свои потребности, но в Республике Армении и Кыргызской Республике обстановка другая. Кыргызстан, являясь страной генерирующей в реакции на поставку электроэнергии и имея конфликтную позицию с Узбекистаном по водному вопросу, может понизить издержки расхода воды на формирование электроэнергии.

В следствие этого из страны, экспортирующей она трансформировалась в импортирующую страну и приобретает электроэнергию из Казахстана. Заинтересованность стран ЕАЭС и России захвачена идей создания единого рынка электроэнергии с целью приобретения возможностей экспорта излишек в страны третьи и удовлетворение собственных интересов. Итак, система России по электроэнергии и интенсивности превышает все системы ЕАЭС стран в 10-30 раз, тогда как потребности внутри РФ состоят из 5-ти гигаватт, хотя страна располагает мощью в 12 гигаватт. По данной причине страна является приверженцем умножения рынка электроэнергии и ждёт, что это станет инструментом роста ВВП во всех странах-членах ЕАЭС.

*Политика Республики Казахстан в отношении ЕАЭС*. Соблюдается принцип многовекторности как в политике внешней, так и во внешнеэкономических связях. Имея сотрудничество и с РФ, и со странами ЕС, КНР и иными партнерами, Казахстан соблюдает дилемму национального суверенитета, олицетворяет действительность программы развития внешнеэкономического взаимодействия, приумножает количество проектов интеграции с позиций отечественных приоритетов.

Учет критики с позиций национал-популистов правительство республики анализирует механизм ЕАЭС как блок с целевыми нормами товародвижения, оказания услуг, обмен информацией о трудовых ресурсах. Первый президент РК Н.А. Назарбаев отрицал возрождение СССР и обращал внимание западных партнеров на надобность преодоления стереотипов холодной войны. Несмотря на неприятие Западом евразийской интеграции, населения Казахстана согласно с интеграционным сотрудничеством с Арменией, Беларусью, Кыргызстаном и Россией. Новый Таможенный кодекс ЕАЭС вступил в силу 01.01.2018 года и при поддержке уполномоченных государственных органов и бизнес-структур осуществлена была объяснительная и организационно-подготовительная работа. К примеру, республикой направлены 552 поправки – это 38% всех поправок и было принято 65%. Новый формат Таможенного кодекса был откорректирован в рамках трансформации в Кодекса: налоговый, экологический, административных правонарушениях и т.д.

Внешнеторговый оборот Казахстана 2017 составил $77 646,8 млн, умножившись в сопоставлении с анологичным периодом 2016-го на 25,0%, в том числе вывоз – $48 342,1 млн. (рост – 31,6%), ввоз – $29 304,7 млн. (рост – 15,5%). Обоюдная торговля РК со странами-членами ЕАЭС фиксировала $17 359,6 млн., т.е. 22,36% в целом оборота внешней торговли РК. Увеличение торговли РК со странами-членами ЕАЭС в 2017 года в сопоставлении с периодом 2016 года и равен был 25,9%, в том числе экспорт $5 118,3 млн (+30,2%), импорт – $12 241.3 млн (+24,1%). Курьезно, что настроения интеграции в Казахстане одобряют и представители старших поколений, и молодежь. Следствия социологических изысканий, проведенные Институтом Евразийской интеграции, удостоверяют о помощи во внешнеполитическом развитии страны (87%), о уровне содействия в участии страны в ЕАЭС – 86,4% методом проведения интервью и 98% мнений экспертов, которые соглашаются с участием Казахстана в ЕАЭС [59].

Таким образом, благодаря ЕАЭС республика сможет использовать транзитный потенциал при дифференциальных транспортных тарифах на таможенном пространстве. Инфраструктура транспортной сферы позитивно влияет на экспансию промышленного производства и материального благосостояния населения внутри страны. Для страны оценка евразийской интеграции и восприятие ее развития в перспективе устанавливается следующими особенностями:

1) распространение экспортных возможностей для отечественной продукции;

2) содействие ЕАЭС материализации внешнеторгового потенциала страны в товарно-грузовых отношениях с странами – не членами ЕАЭС;

3) призванием ЕАЭС способствовать материализации переменного потенциала Казахстана и росту макроэкономического регулирования;

4) организация в ЕАЭС условий повышения деловой, экономической активности и привлекательности инвестиций;

5) вырабатыванием целостного финансового рынка и становлением в Республике Казахстан ЕАЭС финансового центра.

Направления промышленной индустрии, итерированные на внутренний рынок в меньшей степени заманчивы и привлекательны, нежели отрасли-экспортеры. Ориентация отраслей промышленности анализируется с принципов конкурентоспособности и с позиций надежности кредитования. Подведя итоги макроэкономического анализа развития базовых отраслей экономики страны в границах ЕЭП и ЕАЭС, установлено, что устремленность экономики страны сохранится в направленности – сырьевая. Структура экспортоориентированных товаров превалируют промежуточным сырьем и товарами, в то время как произведенные товары в РК проявляются как импорто-ориентированные.

Позиция Республики Беларусь в отношении ЕАЭС. Евразийский экономический союз остается существенным интеграционным проектом для Беларуси. Намерение страны по вопросу евразийской интеграции не подтверждается, по мнению правительства Беларуси, интеграционной «пятерке» не получается подойти к скоординированному промышленному тракту «перехода ЕАЭС в середину экономической силы». Постановления принимаются согласно промышленной коллаборации, узловым вопросом которой разбирают как политику импортозамещения. Предметом смены являются не импортные товары других государств, а товары, изготавливаемые странами-членами ЕАЭС и организацией единого рынка транспортных услуг.

Руководство Беларуси приводит в смятение вопросы неурегулированного результативного процесса ЕАЭС в рамках использования одним из стран-членов узких защитных мер рынка касательно третьих стран. Поэтому требуется механизм взаимодействия в кризисных ситуациях, когда возникают трения между участниками союза. Республика Беларусь снабжает внутренний рынок товарами отечественного производства, в стране употребляется импортозамещающая политика и политика протекционизма. Результатом является изгнание определенных образцов отечественной продукции с рынка Беларуси, так в машиностроительный сектор смещены казахстанские, отечественные подшипники, транспортерная лента, карданные валы, мука, зерно. Потому приоритетным трендом роста двустороннего сотрудничества является формирование совместных предприятий по формированию коммунального и сельскохозяйственного инвентаря на территории Казахстана, притягивание инновационных технологий Белорусии для их выполнения в разнообразные сектора экономики Республики Казахстан.

Руководство Беларуси не умалчивает о своем разочаровании от ЕАЭС и отзывается пессимистично касательно вопросов сравнения возможностей евразийской «пятерки». Осенью 2016 год президент Республики Беларусь отмечал, что скопившаяся масса проблем вызывает беспокойные настроения по вопросу перспектив развития не только СНГ, но и ЕАЭС, потребовал определения интеграционных проектов. Данного мнения придерживаются и белорусские специалисты, которые считают, что рост ЕАЭС обусловлен позицией России, использующей структуру интеграции в интересах геополитики России и обладает малым количеством интересов других стран-участников и является тормозом для последующего развития организации.

В республике происходит уменьшение уровня жизни населения и ожидания бизнес-сообщества воспринимается как итог негативных явлений в экономике. Евразийская интеграция сбивает барьеры на дорогах движения продукции МСБ и обнаруживает потенциал экспорта, однако они узки степенью конкурентоспособности белорусской продукции. Рассмотрим национальные приоритеты Беларуси в ЕАЭС (рисунок 3):

Национальные приоритеты Беларуси в ЕАЭС

скоординированное макроэкономическое регулирование на уровне ЕАЭС

расширение экспорта белорусской продукции на рынок ЕАЭС и на рынки других стран – не членов ЕАЭС

устранение остающихся преград в движении товаров и рабочей силы

формирование единого рынка энергоресурсов

координация промышленной политики внутри ЕАЭС

Рисунок 3 – Национальные приоритеты Беларуси в ЕАЭС

Примечание: составлено автором по материалам исследования

Изыскание top-managementa белорусских МСБ результатами объединения в рамках ЕАЭС препровождают, что участники оказались конструктивными в воздействии евразийской интеграции на их бизнес. При всем то, что евразийская интеграция сбивает парапет по стезе движения продукции МСП и показывает потенциалы для экспорта, 60,8% из интервьюированных участников думают, что не смогут действенно соперничать на евразийском рынке. Опросы населения, проводимые ЦИИ ЕАБР «Евразийский монитор», показали уменьшение поддержки и степени, уровня привлекательности евразийской интеграции. Завершение 2014 года показал содействие ЕАЭС на уровне 68%, результаты 2016 года представлены 63%-ным уровнем утрат.

Отношение белорусского общества к созданию институтов наднациональных ЕАЭС уравнивается 34%, и опрошенное население считает, что единая валюта потребна. Понимание преамбулы законов видят 39%, отрицательной поддержке придерживаются 43%, против общей армии выдаются 57%, «за» – всего 24%. Организация органа управления ЕАЭС «не помогают» -43%, «против» - 37% содействующих данной идее. Вопросы преференций сферы усвоения знаний, возможности занятости и сотрудничества в научном продвижении, технологическом развитии и инвестиционных сферах поддаются скептическому отношению молодого поколения. Показана заинтересованность наблюдательного статуса при ЕАЭС Молдавии и мыслей лидера об этом, обе стороны могут укрепить свои отношения в Беларуси.

Товарная структура, рассмотренная на рисунке 4 показала, что экспортная продукция Беларуси в Казахстане в анализируемый период времени состоит из тракторов и седельных тягачей – 6,3%, мебели – 4,5%, сельскохозяйственной техники – 4,1%, грузовых автомобилей – 3,9%, молока и сливок сгущенных и сухих – 4%, шин – 2,9%, лекарственных средств – 2,5%. Импортная продукция из РК в РБ состоит из угля каменного – 28,8%, нефти сырой – 23,7%, нефтепродуктов – 9,9%. Резко увеличились поставки легковых автомобилей – в 6,3 раза, на сумму 6,0 млн. долларов США.

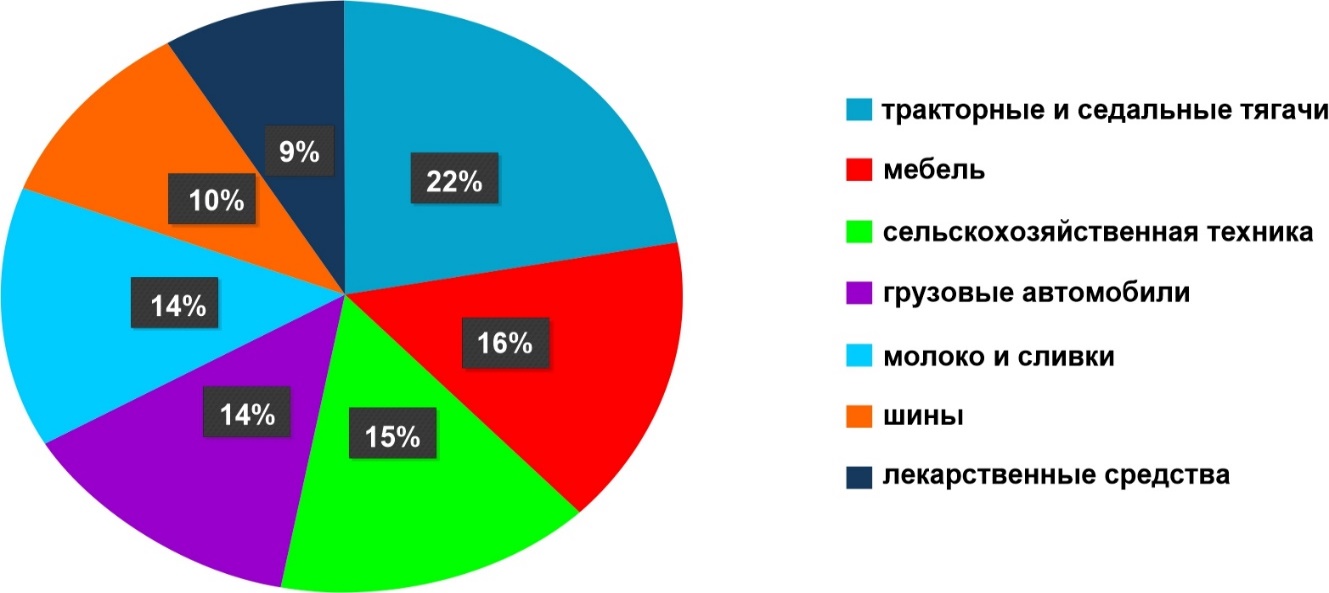


Рисунок 4 – Товарная структура белорусского экспорта в Казахстан, 2020г.

Примечание: составлено автором по материалам исследования

Данные 4 рисунка свидетельствуют, что при двусторонних соглашениях РК и Беларуси имеется несбалансированность – вывоз в Казахстан продукции доминирует над ввозом из Казахстана в Беларусь, а процентное соотношение продукции в товарообращении Беларуси расходуется на уровне 1%. Расширение возможностей экспорта является инструментом развития для Беларуси. Интеграция в рамках ЕАЭС анализируется в роли инструмента и обеспечения величины исключений и лимита на торгах стран-членов ЕАЭС по мнению белорусского правительства. Укорачивает потенциал спец.экспортёров Беларуси и требуется решения вопросов формирования ЕАЭС в соглашениях использования одним из государств-членов односторонних действий третьим странам касательно вопроса защиты рынка. В данном контексте подмечаем, что результат казахстанских производителей на рынке Беларуси показан малым количеством.

В Беларуси малое количество отечественных товаров и бизнес-единиц объяснимо негативным влиянием специфики государственного устройства, социально-ориентированной модели экономики страны, сложной и часто меняющейся нормативно-правовой базы. Насыщенность и интенсивность белорусского рынка продукцией отечественного изготовления, – начиная от пищевых продуктов и легкой промышленности до продукции рынка машиностроения – потенциал для содействия в движении казахстанской продукции. Отсрочка создания общего рынка энергоносителей ЕАЭС вызывает беспокойство и силу зависимости в сфере энергетики. А также, временная совместимость, стартовавшая в ЕАЭС, геополитическая интенсивность между РФ и Западом отрицательно увеличивает влияние на экономики стран ЕАЭС.

На данном фоне системный норов завоевали продуктовые «торговые войны» между Республикой Беларусь и Россией, санитарные, карантинные меры обратились в аппараты строгой политики в борьбе конкурентов. Чтобы не быть зависимой от экономической конъюнктуры в России, экономика Республики Беларусь увеличивает испытание на себе негативной динамики развития, при которой экономическая активность уменьшается, воздействует нетвёрдость значимости на мировых рынках сырья. Расширяется география ЕАЭС, подтверждением является желание Молдовы обрести статус наблюдателя при ЕАЭС. Многие государства желают сформировать свободную экономическую зону с союзом, но у союза имеется достаточное количество нерешенных проблем.

В вопросе касательно статуса государства-наблюдателя официальные убеждения Минска состоят в том, что при оказании аналогичного статуса в ЕАЭС будет применяться персональный подступ, поэтому присовокупление к этому объединению не должно являться автоматическим, допустим, если дать всем странам СНГ статус наблюдателя, то не все в равной степени участвуют в интеграции, тогда ЕАЭС может иметь сходство с «СНГ-2» и быть лишь дискуссионной площадкой. Поэтому Минск за принятие решения о том, что изначально надлежит подготовить соответствующие документы, которые укрепят статус наблюдателя. Вместе с тем Беларусь приветствует и поддерживает желание Молдовы в приобретении статуса государства-наблюдателя с перспективой являться полноценным участником союза. Минск в лице страны-наблюдателя полагает закрепление «европейского плеча» ЕАЭС, потому как РБ настороженно рассматривает расширение ЕАЭС за счет азиатских государств – потенциальных претендентов в наблюдатели, к таким странам относят Таджикистан, Иран и т.д.

*Позиции Армении и ЕАЭС*. В Москве армянский лидер С. Саргсян огласил выбор Еревана Таможенного союза (ТС) в сентябре 2013 года и известил об аннулировании подписания договора с Евросоюзом; на Западе предоставленное заявление пояснили прессингом со стороны России. Стремление к интеграции Армении не нашло понимания и результатом являлось подписание договора об ассоциации с ЕС, но было уточнено, что Армения, став членом ЕАЭС, сохраняет отношения и с ЕС. Вступление Армении в ЕАЭС не требовало отказа от деятельности в программе «Восточное партнерство» ни Москвой, ни Брюсселем. Отметим, что вопросы безопасности для Армении первичны, так как страна находится в атмосфере таких государств, как Азербайджан и Турция. Гарантии безопасности и суверенитета смыкаются с вопросом взаимодействия с РФ и членством в ОДКБ.

Стратегические цели и аргументы о введении Армении в ЕАЭС понятны, потому как Ереван вследствие свободы движения товаров и финансовых ресурсов евразийского экономического пространства имеет выход на внутренний рынок и обладает приливом капиталовложений в те сектора экономики, направленные на партнерские рынки. Правительствами стран ни Арменией, ни Россией не был проведен разбор последствий введения закавказской республики в ЕАЭС, а были только ориентировочные оценки.

Армения использовала дефензив «повышения стоимости входного билета» затягиванием переговоров до введения в состав ЕАЭС до начала 2016 года. И эта тактика имела результаты – страна приобретала 1,13% суммовых таможенных пошлин от импорта товаров на территорию ЕАЭС и применяла на ряд товаров до 2022 года таможенные пошлины, которые отличались от ставок ЕАЭС. Совместных рубежей с ТС у Армении нет, и страна изолирована от границ с Россией, Грузией и Азербайджаном. Поэтому причиной договора о вступлении в ЕАЭС страна подвергать анализу цель движения грузов между иностранными государствами и странами-членами ТС. Транзитные, адаптационные сроки для законодательных, унифицированных таможенных норм и корректировок, и тех регламентов, предусмотренных на 8 лет, и потому экономическим партнёром Армения не скоро станет.

В наличии имеется потенциал промышленной, сельскохозяйственной и транспортной кооперации и для РФ, и для других членов союза по оценке армянский экспертов. К ним относится Беларусь и Казахстан, так как торговый и экономический потенциал с данными странами остается нереализованным. Для компаний России присутствие сухопутных границ предоставляет возможности выпуска продукции на рынки стран Центральной и Южной Азии. Армения, став членом ЕАЭС огласила намерения о желании добиваться уменьшения цен на газ, приблизительно на 1/3 – это на данный период с 270 до 180 долларов США за тысячу кубов. Большая часть преференций и льгот, которые обещаны были Армении, приходится на долю России как крупного игрока в ЕАЭС. Выгоды Армении – это вступление в ЕАЭС, поддержка воплощения в жизнь проектов, таких как усовершенствование и перезапуск крупнейшего химического предприятия, имевшегося в СССР – завод «Наирит», увеличение периода использования Армянской АЭС – это является гарантией безопасности страны.

После введения Армении в ЕАЭС возникли такие проблемы как: на границе Грузии и России увязло скопление изготовленной продукции в Армении, не было чёткости в задаче с Нагорным Карабахом. Итак, резюмируя вступление Армении в евразийские структуры совместно с территориями и с неясным правовым статусом, базировало опасный прецедент для членов ЕАЭС.

Резюмируя, отметим, что российско-армянское сотрудничество заключаются комбинировании элементов: это и интеграционное передвижения граждан, и снабжение прилива капитала зарубежных государств от юридических лиц малого бизнеса РФ, и взаимоотношения с крупными бизнес-единицам в Армении. Оценка формирования евразийской интеграции в Армении определяется [60]:

1) умением складывающегося целого энергоресурсного рынка ЕАЭС влиять на понижение стоимостной цены энергоносителей для Армении;

2) умением ЕАЭС способствовать освоению транспортной некоммуникабельности Армении, осуществления возможности транзита, организации инфраструктуры, обязывающей объединяться в региональную торговлю – путем создания свободной экономической зоны;

3) способностью ЕАЭС способствовать расширению экспорта Армении и осуществлению многовекторной внешнеторговой политики.

Ответить на вопрос: какие факторы будут превалировать в интеграционном процессе Армении в структуре ЕАЭС и какие планируются результаты через 5-7 лет достаточно сложно – это транзитный период, нужный для привыкания страны к новым реалиям. Точками роста от участия Армении в ЕАЭС остается продолжительное выполнение требуемых процедур и расчет на выход России из фазы экономического кризиса и переход в фазу экономического роста, являющийся импульсом для евразийского пространства.

Кыргызстан и ЕАЭС. Вступление Кыргызской Республики в ЕАЭС не было тривиальным: присутствовала полемика на разных уровнях о результатах и плюсах участия в Таможенном союзе, распад СССР, разрыв союзных хозяйственных связей, вступление в ВТО, уничтожение предприятий советской промышленности, безработица, зависимость от КНР – это не полный перечень проблем, с которыми Республика Кыргызстан вступила в переговорный процесс с членами Таможенного союза, затем ЕАЭС. Россия, Казахстан и Беларусь манкировали трудности Кыргызстана предоставляя преференции по налогам и содействие, но отрицательно выступали по вопросу стремлений Кыргызстана «усидеть на двух стульях».

В республике была сформирована модель развития экономики с базированием на экспорт трудовых ресурсов и «агрессивный реэкспорт» группы товаров, сдвиг которых с ценовой надбавкой на территории стран СНГ причиняло ущерб секторам производства экономик интеграционной тройки. Подобная модель экономики завязалась с целью выживания, чем развития. Было ясно, что модель эта прекратит работать, необходимо было лишь время. Подготовительный период вступления Кыргызстана в ЕАЭС в 2014-2015 гг. характеризовался региональными сложностями, добавлены были вызовы кризиса в мировой экономике; имелось понижение цен на нефть. Данные обстоятельства являются причинами вхождения в фазу спада для экономических систем стран-партнеров ЕАЭС, урезания масштабов их экспорта/импорта, девальвации национальных валют, уменьшению сборов как таможенных, так и налоговых в бюджет, а также эти обстоятельства обострены политическим кризисом.

Исследуя процесс вступления Кыргызстана в ЕАЭС, отмечается болезненный переход как для бизнеса, так и для населения, в частности к положительному эффекту интеграции причисляют доступ к рынку труда, к негативным – это уменьшение уровня процесса интеграции для бизнеса, которые относят атомарность переориентации с реэкспорта китайских товаров и поставку конкурентоспособной продукции на рынок. Не сумев преодолеть ряд барьеров, обнаружилась неподготовленность Кыргызстана к вступлению в страны-члены ЕАЭС, неумение снабдить лаборатории для контроля качества продукции, приспособиться к системе сертификации продукции и подготовить таможенную инфраструктуру. В настоящий период времени часть проблем решена, но другая часть вопросов нуждается в их решении, для этого требуются дополнительные усилия. В КР влияние евразийской интеграции и возможностей ее роста определяют следующие факторы:

1) повышение возможностей для экспорта товаров КР на рынок ЕАЭС;

2) способность ЕАЭС влиять на осуществление транзитного потенциала Кыргызстана;

3) способность ЕАЭС координировать промышленную политику стран союза и в секторе АПК;

4) в области макроэкономического регулирования велась координация решений руководства страны;

5) формирование скоординированных политических правил и норм членов союза в области роста человеческих ресурсов и единого, цельного рынка труда;

6) формирующейся единый рынок энергоресурсов воздействует на решение гидроэнергетических вопросов Кыргызстана.

Озвученное критическое мышление в Кыргызстане в адрес ЕАЭС охватывает то, что имелась формальность стран союза к открытию рынков для кыргызской продукции, однако фактически было установлено бесчисленное количество барьеров и дискриминационных мер. Эксперты Кыргызстана обвиняют в этом партнеров по союзу, однако многие государственные служащие, производственники, экономисты понимают, что Кыргызстан вошел в ЕАЭС неподготовленным. Вступление в ЕАЭС рассматривают как проигрыш для производителей и как доступный рынок для конкурентоспособных товаров из иных государств-членов ЕАЭС. Так, по информации СМИ Кыргызстана воздействие Казахстана по преамбуле добавочных барьеров для продукции и товарам Кыргызстана на таможне – это попытка помешать инфильтрации на рынок РК дешевой и качественной продукции. Ожидания Кыргызстана соединены и с материализацией переходного потенциала и интересов в границах координация ЕАЭС и ЭПШП. К примеру, предложение протянуть железнодорожный маршрут Китай – Кыргызстан – Узбекистан, который связывает север и юг Кыргызстана и раскрывает выход для экспорта продукции на рынки стран Западной Азии. Совместно с этим отдельные сектора экономики Кыргызстана могут развиваться, имея значительные конкурентоспособные преимущества на рынке стран ЕАЭС. К примеру, сельское хозяйство, легкая и пищевая промышленности как унитарный кластер АПК и проявляется как источник экономического роста; швейная промышленность признана одной из благополучных отраслевых разделов экономики страны, 95% товаров которой ориентирована на экспорт и обладает солидными позициями «эконом» сегмента на рынке России. Также Республика Кыргызстан ждет привлечения инвестиций и роста рынка для продукции своей промышленности как горнорудной, так и легкой. Отметим, наличие запроса на необходимость согласования макроэкономического регулирования. Потому как страна преждевременно вошла в ЕАЭС – во время фазы экономического кризиса в России что отпечаталось на ее состоянии финансово-валютном, проявилось в отрицательной динамике экономики страны и имело негативное влияние на восприятии ЕАЭС экспертным сообществом и широкой общественностью.

Таким образом, в КР отмечается противоречивый взгляд к открытию рынка трудовых ресурсов Российской Федерации для рабочей силы из Кыргызстана:

* в первую очередь, транзит переселенцев образовывают от ВВП 30% страны и допускают ослабление условий трудоустройства для граждан Кыргызстана, служащие целями умножения благосостояния домохозяйств, поддержанию развития экономики и социальной стабильности;
* со второй стороны, рынок труда подвергается критике, поскольку в перспективе долгосрочного периода Кыргызстан лишается образованной, молодой и конкурентоспособной части населения.

2.2 Оценка модернизации производственных процессов в условиях интеграции

Рост конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешнем рынках требует транзита к инновационной экономике, формирования экономических условий и увеличения эффективности в деятельности предприятий, отраслей, территорий. Условия борьбы конкурентов отдельных хозяйствующих субъектов / юридических лиц, но и целых территориальных разрезов, поиск точек их роста – эта задача стоит перед государственными органами управления всех уровней. Ключевой задачей следствий в первостепенных отраслях экономики, таких как машиностроение, металлургия, химическая промышленность, лесопромышленный комплекс, сельское хозяйство и т.п.) являются вертикально интегрированные структуры, так или иначе подконтрольные государству [61].

В современных условиях ядро экономик составляют транснациональные компании, деятельность которых санкционирует на мировых рынках рост уровня их конкурентоспособности и характеризуется организацией технологии цепочек добавленной стоимостной цены. Добавленная стоимость цены обоснована или изменена, цены бизнеса в рамках организационной структуры являются стимулом возможностей минимизации издержек производительного процесса благодаря применению цен трансферта, ликвидации «двойной маргинализации» и нулевой рентабельности на этапах технологии. Происходит концентрация производственного, денежного и товарного капитала, умножает стремительность его воспроизводственного процесса, позволяет вводить инновации, вырабатывать продукты с высокой добавленной стоимостью и успешно выходить на мировые рынки.

В республике циркулирование вертикально интегрированных структур в национальной экономике изображает особенности, их формирование следом за разрушением главных производственных цепочек, которые были вызваны распадом СССР. В 90-х годах организация вертикально интегрированных структур, которая проводила в корреспонденции с республиканскими и региональными законодательными актами или через покупку в процессе акционирования неоцененных предприятий [60]. Структура субъектов не давала разрешения реализации вертикальной интеграции производственного капитала. Потому как при решении о вступлении в структуру употреблялся не экономический принцип и технологическая общность, а наличие активов для объединения. Поэтому результативность работы таких компаний зачастую предполагается низкой.

Машиностроение – часть индустриализации экономики и узловая отрасль индустриального государства [46]. Существенное значение машиностроения в экономике страны объясняется производством разнообразного оборудования, машин, станков, приборов, товарами для населения; а также является снабжением стабильности деятельности хозяйствующих субъектов АПК, энергетического и металлургического секторов, транспортного сектора и других стержневых отраслей экономики. Константный рост и работа машиностроения устанавливает энергоемкость и материалоемкость национальной экономики, производительность труда, уровень промышленного производства, экологической и экономической безопасности страны.

Отрасли машиностроения являются узловыми линиями развития рамочной программы индустриально-инновационного развития страны на 2015-2019 гг. [41]. Первый этап индустриализации страны определил машиностроение приоритетным, которое нуждалось в государственной поддержке и стимулировании роста, в данное время начала действовать программа развития отрасли [41]. Второй этап индустриализации страны отраслевые программы объединил в Единую государственную программу для форсирования фрагментации и существенно переформулировал целевую базу индустриальной политики. Вторая пятилетка включала в свой пятилетний план общесистемные меры развития финансового сектора индустрии, людские ресурсы, инфраструктуру, технологии и инновации, интернационализацию, малое и среднее предпринимательство, промышленное регулирование. Были выявлены адресные грани содействия, которые предполагали как поддержку, так и рост 14 секторов обрабатывающей промышленности. В этой связи функционирование и рост обрабатывающей промышленности было структурировано в целую программу и условия, без структурирования на персональные отраслевые программы.

Казахстан нацелен на новые технологические решения и на внедрение опыта мирового рынка по формированию не только на уровне макроэкономики, но и на уровне промышленности. Первым приоритетом развития страны была поставлена индустриализация и рассматривалась как драйвер роста в обращении к казахстанскому народу в документе «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» [61] Главой государства Н.А. Назарбаевым, она предполагала осложнение экономики, расширение компетенций, организацию многофункциональных производств и качественного роста научно-технологической базы и сдвига в череде добавленной стоимости. Исходя из Послания перед национальной экономикой страны стояла задача: уделить усиленное внимание росту воздействия обрабатывающей промышленности. В ВВП страны в 2018 году обрабатывающая промышленность Казахстана занимала порядка 11,2%. Драйверами являлись металлургия (43,6%) от масштаба продукции, выпускаемой отраслями производства, пищевая промышленность – 15,8%, машиностроение – 10,7%, производство кокса и нефтепродуктов – 7,7%. Сопоставляя с развитыми странами, малая доля машиностроения требует создания условий роста.

В рамках ГПИИР отрасль машиностроения в Казахстане является основным направлением и наращивание производственного потенциала проводилось в два этапа [62]:

* первый этап индустриализации характеризуется развитием приоритетных секторов экономики, обеспечивающих ее диверсификацию и рост конкурентоспособности. В рамках первого этапа из запланированных 1042 проектов реализовано 770, создано 75 тысяч рабочих мест, частные капиталовложения в индустриальное развитие составили 3 трлн. тенге (около $8,8 млрд.), отраслевые индикаторы исполнены были на 70%;
* во второй пятилетке индустриализации было стимулирование диверсификации и рост конкурентоспособности обрабатывающей промышленности. 2019 год в сравнении с 2012 годом объем выпускамой продукции показал рост на 43%, производительность труда возрасла в 1,4 раза, образовано 29,2 тысячи новых рабочих мест. Предпочтение отдано было 6-ти отраслям: металлургия, химия, нефтехимия, машиностроение, пищевая и строительная промышленность.

В Казахстане более десяти лет проводятся системные преобразования машиностроительной отрасли, и истекший период по длительности достаточен для того, чтобы проанализировать результаты их преобразований. Отрасль насчитывает порядка 3000 функционирующих предприятий и обхватывает порядка 10 видов хозяйственной деятельности, в том числе [63]:

* изготовление стальной и металлической продукции;
* литейное производство металлов;
* выплавка компьютеров, электронных и оптических товаров;
* выпуск электрооборудования;
* производство машин и оборудования;
* изготовление авто- и иных транспортных средств;
* ремонтные и директивные работы машин и оборудования.

Республика Казахстан сформировало изготовление модернизированной новой продукции машиностроительного комплекса начиная от пассажирских и грузовых вагонов, локомотивов, ж/д колес, стрелочных переводов, трансформаторов, кабельно-проводниковой продукции, аккумуляторов, также отремонтирован процесс производства резервных частей для машин и оборудования горнорудной промышленности; компаниями машиностроения нефтегазового выпускается как запорная арматура, оборудование для фильтрования газов, так насосное оборудование и многое другое.

В настоящее время статично имеет развитие нефтегазового, электротехнического, железнодорожного, горно-металлургического, сельскохозяйственного и автотранспортного машиностроения. Отечественные предприятия ли 5-ю из 10-ти тысяч деталей запасных частей и оборудования, которые используются:

* в железнодорожном хозяйстве;
* в автомобильной отрасли имеется транспортировка ноу-хау технологий и компетенций, насаждаются новые производственные и технологические процессы;
* и в авто-, и железнодорожном машиностроении формируется поколение высококвалифицированных кадров и усугубляется локализация производства.

Выше нами было отмечено общее количество действующих предприятий, которое равняется 3-тысячам, на базе которых задействовано более 6 тысяч трудящихся. Лепта машиностроения в промышленность Казахстана показал рост в 2.2 раза (с 3,1% в 2010г. до 6,8% в 2020г.), обрабатывающей промышленности – в 1,4 раза (с 9,8% до 13,9% в соответствии). Итоги года 2020 – это кризисного года показали масштабы производства продукции отрасли на 1,8 трлн тенге, ИФО – 16,3%. Масштабы выпуска продукции в машиностроении за период январь – апрель 2021 года составил 648,2 млрд тенге, индекс промышленного производства в аналогии с аналогичным периодом 2020 года показал увеличением на 20,6%. Данные БНС АСПиР РК подмечают, что в январе-мае 2022 года объемы производства равняются в выражении стоимости 1 085,6 млрд тенге и умножен в номинальном выражении на 35% в сравнении с январем-маем 2021 года (804 млрд тенге). Рассматривая анализ индекса физического объема производства на аналогичный перод 2021 года в машиностроительной отрасли который составил 109,9%. Производственный объем в металообработке [64] за отетный период равнялись 129,8 млрд.тенге, что в номинальной стоимости представлен ростом на 10,6% в сравнении с январем-маем прошлого года, который равнялся 117,4 млрд.тенге. В 2021 году индекс физического объема производства предприятий в отрасли был равен 110,2% [65]. Отметим, что январь-май 2022 года показал рост фактически всех видов деятельности машиностроительной отрасли с учетом выпуска транспортных средств (ИФО 84,3%). Постоянный повышение создано за счет умножения физического объема выпуска в автомобилестроении на 22,8% и подметим, что на январь-май 2022 года доля автопрома в машиностроении РК превосходит на 37,2%, благодаря расширению производства машин и оборудования, не включенных в иные группировки (+10,1%) при их доле в отрасли 12,8%, доли электрооборудования (+4,9%) при доле 9,1%, доли ремонта и установки машин и оборудования выросли 10,2% (таблица 9).

Машиностроительный сектор за январь-май 2022 года произвел в автомобилестроении 36 420 легковых пассажирских автомобилей – это +28,6%, 3 323 грузовиков – это +9,2%, 532 автобуса – это +18%, 246 прицепов и полуприцепов – это -8,2% и 107 единиц другой техники специализированной, равняющейся +33,8% и произведено автомобильных принадлежностей на 111 млн тенге – это +3,1 р.

Таблица 9 – Изменение объемов промышленного производства по видам деятельности машиностроения, млн. тенге

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды деятельности | январь-май 2022 | январь-май 2021 | ИФО, %  5 мес. 2022/  5 мес. 2021 |
| Производство компьютеров, электронной продукци и товаров оптического направления | 14 717 | 13 769 | 117,3 |
| Производство оборудования электрического | 98 645 | 83 666 | 104,9 |
| Производство оборудования и машин, не составляющие иные категории | 110 096 | 138 848 | 110,1 |
| Производство полуприцепов, прицепов и автомобилей | 246 025 | 404 151 | 122,8 |
| Производство иных средств транспорта | 111 426 | 99 578 | 84,3 |
| Ремонт и установка оборудования и машин | 239 067 | 329 705 | 110,2 |
| Источник: [66] | | | |

Оценивая сектора машииностроения отметим, что:

* в машиностроении селькохозяйственной отрасли выпуск тракторов уменьшлся на 10,2% до 18 тыс.штук, жаток на 29,3% до 422 штук, а комбайынов на 9,9% до 264 штуки;
* в машиностроении нефтегазовом количество выпуска оборудования показали рост на 28,4% до 69,3 млн. тенге, генерация оборудования нефтегазового показало рост более чем в 1,4 раза до 9,8 млрд. тенге;
* в машиностроении железнодорожном на 75,5% был сокращен выпуск грузовых вагонов – до 198 штук, снизился выпуск локомотивов в сравнении с уровнем аналогичного периода 2021 года на 23,1% до 10 штук;
* в машиностроении электротехническом был продемонстрирован рост изготовления волоконно-оптических кабелей (+1,9 р.) до 2,3 млрд. тенге, проводов и кабелей электронных и электрических (+0,3%) до 343,7 тыс. км., а аккумуляторы были сокращены на 23,9% до 960 тыс. штук, трансформаторов – на 13,3% до 14,3 тыс. штук, представлен был спад и в производстве высоковольтной аппаратуры (-21,6%) до 3 тыс. штук;
* в машиностроении горно-металлургии изготовление машин буровых, проходческих или машин для выемки грунта, частей кранов было увеличено на 27,4% до 9,1 млрд. тенге;
* в металлообработке увеличины были объемы выпуска цистерн, бочек, барабанов, канистр, ящиков и емкостей из металлов черных на 14,2%, котлов центрального отопления на 54,3% (в соответствии с таблица 10).

Таблица 10 – Изменение объемов производства по видам продукци металлообработки в натуральном виде

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды выпускаемой продукции | январь-май 2022 | январь-май 2021 | ИФО, %  5 мес. 2022/  5 мес. 2021 |
| Строительные металлоконструкции сборные, (тонн) | 32 489 | 30 743 | 94,6 |
| Для центрального отопления радиаторы из черных металлов без электрического нагрева, (тонн) | 525 | 556 | 106,0 |
| Центральноо отопления котлы для выпуска горячей воды или пара с низким давление, (штук) | 6 078 | 9 382 | 154,3 |
| Цистерны, резервуары и металические контейнеры и прочие, (штук) | 1 938 | 1 667 | 86,0 |
| *из них: резервуары для ефти и нефтепродуктов, (штук)* | 664 | 385 | 58,1 |
| Цистерны, бочки, барабаны, канистры, любые аналогичные вещества (помимо газов) из металла черного, вместимостью 50-300 литров, не оснащенные механическим или тепловым оборудованием, (штук) | 185 530 | 211 812 | 114,2 |
| Корончаттые пробки и заглушки, колпачки и крышки из неблагородных металлов, (тыс.штук) | 339 994,1 | 317 128,8 | 93,3 |
| Раковины и мойки из черных металлов, (тыс.штук) | 17,3 | 15,1 | 87,5 |
| Перемалывающие шары и изделия, схожие для мельниц и литые, (тонн) | 54 382 | 52 715 | 96,9 |
| Источник: [66] | | | |

Резюмируя отрасль за 2022 год отметим, что она сохраняет рост, юридическим лицам отрасли продолжает оказываться государственная поддержка. В настоящее время отечественные предприятия позволяют использовать комплекс мер поддержки за счет государства [67]: с позиций льготного финансирования такой как: «Экономика простых вещей», «Дорожная карта бизнеса 2025», «Программа льготного кредитования» до участия в сбыте – льготный лизинг, либо силами АО «ФНБ «Самрук-Қазына» реализующей исполнение программы импортозамещения и механизма «оффтейк-договор».

Однако ни принимаемые меры поддержки, ни положительныя динамика не в полном объеме содействет полной реализации всего потенциала отечественного машиностроения и металлообработки. Требуется вспомогательные меры по росту выпуска конкурентоспособной и высокотехнологичной продукции; необхлдимо усиление позиций отечественныхпроизводителей на внутреннем рынке РК, умножение внутристрановой ценности, способствовать выхода отчественного товаропроизводителя на новые ниши рынка, новые направления сбыта и их адаптация в глобальной цепочке поставок и создания новой стоимости, модернизация институциональной среды и совершенствование мер поддержки, а также применение дополнительных механизмов экономического стимулирования отрсли. Мерами поддержки могут выступать – дополнительное финансирование проектов, предоставление доступного сырья, техническое регулирование, подготовка кадров.

Объем капиталовложений в основной капитал машиностроения равнялся 26,9 млрд.тенге в январе-мае 2022 года, что показало рост на 37,2% за январь-май 2021 года – это 19,6 млрд. тенге. Масштабы капиталовложений в металлообработку в базовый капитал был равен 7,2 млрд. тенге и показал рост на 10,8% в сапостовлении с январем-маем 2021 года (6,5 млрд тенге). Существенное снижение масштабов инвестиций в машиностроении следовало в сфере выпуска оптического и электронного оборудоования – на 82,3% и производства автомобилей – на 62,2%. В производстве электрооборудования был представлен рост инвестиций это +2,9 раза, в производстве оборудования и машин, которые не вмонтированы в иные группы – выше 2-х раз (таблица 11). Данная ситуация свидетельствет о необходимости роста капиталовлоения в основной капитал машиностроительной отрасли.

Таблица 11 – Смена масштабов в базовый капитал по видам деятельности в машиностроении, тыс. тенге

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды деятельности | январь-май 2022 | январь-май 2021 | ИФО, %  5 мес. 2022/5 мес. 2021 |
| Изготовление оптической и электронной продукции, выпуск компютеров | 398 818 | 74 578 | 17,7 |
| Выпуск оборудования электронного | 4 602 747 | 14 311 903 | 17,7 |
| Изготовление машин и оборудования, не входящие в структуру иных категорий | 2 542 137 | 5 874 204 | 218,8 |
| Продолжение таблицы 11 | | | |
| Выпуск полуприцепов, прицепов и автомобилей | 6 615 579 | 2 641 998 | 37,8 |
| Изготовление иных транспортных средств | 710 866 | 632 534 | 84,3 |
| Ремонт и внедрение оборудования и машин | 4 682 654 | 3 459 420 | 70,0 |
| Источник: [68] | | | |

Анализируя данные таблицы 11 отметим, что продолжающаяся пандемия в 2022 года, а также ограничения по численности занятых в машиностроении в сравнении с 2021 годом показан рост на 746 человек и составил 62,7 тыс. человек из которых 34,2 тыс. человек или 54,5% занято было в установке и ремонте машин и оборудования. Металообработка включительно и производство изделий из стали методом первичной обработки и отлив металов, количество работников в расчетном периоде сконцентриравано в 9,8 тыс. человек, что больше на 100 человек чем в 1-ом квартале 2021 года – это 9,7 тыс. человек что также показывает производительность труда в отрасли (таблица 12, 13)

Таблица 12 – Производительность труда в отрасли машиностроения, тыс. долларов США/человек

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование регионов | 2018 | 2019 | 2020 |
| Республика Казахстан | 14,3 | 16,3 | 19,5 |
| Акмола | 15,6 | 12,2 | 22,6 |
| Актобе | 10,2 | 7,4 | 7,3 |
| Алматы | 15,1 | 15,2 | 15,6 |
| Атырау | 17,4 | 18,4 | 9,4 |
| Западный Казахстан | 8,9 | 10,8 | 8,4 |
| Джамбул | 3,4 | 3,4 | 2,8 |
| Караганда | 9,3 | 8,7 | 10,3 |
| Костанай | 43,7 | 75,7 | 92,2 |
| Кызылорда | 3,7 | 7,0 | 3,3 |
| Мангыстау | 10,2 | 9,3 | 12,1 |
| Павлодар | 14,3 | 12,4 | 15,9 |
| Северный Казахстан | 10,6 | 10,6 | 14,8 |
| Туркестан | 22,3 | 19,3 | 14,5 |
| Восточный Казахстан | 17,5 | 18,6 | 25,1 |
| Нур-Султан город | 17,3 | 20,5 | 21,3 |
| Алматы | 19,8 | 26,6 | 24,4 |
| Город Шымкент | 10,7 | 21,8 | 27,2 |
| Источник [48] | | | |

Исследуя производительность труда в отрасли машиностроения как в доллоровом, так и в тенговом эквиваленте (таблицы 12, 13), которые показывают его масштабность и объемность и лишь в некоторых регионах продемонстрирован некий спад. По даным БНС АСПиР рост машиностроения в основном обеспечен за счет умножения физического объема производства автомобилей, прицепов и полуприцепов.

Таблица 13 – Производительность труда в отрасли машиностроения, тыс. тенге

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование регионов | 2018 | 2019 | 2020 |
| Республика Казахстан | 4940,2 | 6229,3 | 8052,8 |
| Акмола | 5392,0 | 4664,5 | 9321,4 |
| Актобе | 3522,3 | 2839,4 | 3022,2 |
| Алматы | 5220,4 | 5826,8 | 6439,7 |
| Атырау | 5999,3 | 7026,7 | 3899,1 |
| Западный Казахстан | 3055,4 | 4120,6 | 3484,2 |
| Джамбул | 1161,7 | 1289,0 | 1154,1 |
| Караганда | 3200,9 | 3324,1 | 4268,6 |
| Костанай | 15058,5 | 28955,5 | 38053,8 |
| Кызылорда | 1269,7 | 2665,5 | 1370,0 |
| Мангыстау | 3525,3 | 3541,9 | 4989,2 |
| Павлодар | 4939,0 | 4743,5 | 6578,3 |
| Северный Казахстан | 3646,0 | 4061,6 | 6128,1 |
| Туркестан | 7694,0 | 7375,2 | 6003,9 |
| Восточный Казахстан | 6020,6 | 7119,4 | 10378,7 |
| Нур-Султан город | 5965,3 | 7861,5 | 8783,4 |
| Алматы | 6838,4 | 10182,9 | 10075,6 |
| Город Шымкент | 3698,3 | 8335,7 | 11234,3 |
| Источник [48] | | | |

Анализируя рост численности работников в машиностроении (в соответствии с таблицей 14) и который осуществляется в 2018-2020 годах благодаря ремонту и установки машин и оборудования (+1,3 тысячи человек) и выпуску автомобилей, прицепов и полуприцепов (+300 человек).

Таблица 14 – Фактическая численность работников в машиностроении, тыс.человек

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование регионов | 2018 | 2019 | 2020 |
| Республика Казахстан | 63,5 | 65,9 | 61,8 |
| Акмола | 5,5 | 5,6 | 5,6 |
| Актобе | 3,2 | 3,1 | 3,0 |
| Алматы | 2,2 | 2,3 | 2,0 |
| Атырау | 1,0 | 0,9 | 1,7 |
| Западный Казахстан | 4,2 | 4,2 | 4,2 |
| Джамбул | 1,7 | 1,6 | 1,5 |
| Караганда | 12,9 | 12,3 | 9,1 |
| Костанай | 2,4 | 2,6 | 2,9 |
| Кызылорда | 1,9 | 1,8 | 1,8 |
| Мангыстау | 2,2 | 2,0 | 1,9 |
| Павлодар | 6,2 | 7,3 | 6,5 |
| продолжение таблицы 14 | | | |
| Северный Казахстан | 3,3 | 3,2 | 2,7 |
| Туркестан | 1,2 | 1,4 | 1,1 |
| Восточный Казахстан | 5,9 | 6,9 | 6,6 |
| Нур-Султан город | 3,9 | 5,2 | 5,3 |
| Алматы | 4,1 | 3,7 | 3,8 |
| Город Шымкент | 1,8 | 1,8 | 2,0 |
| Источник [48] | | | |

Отметим, что увеличение занятых специалистов в изготовлении продукции из металла влияет на рост показателей в металлообработке (+122 чел) и воздействет на рост других изделий из стали методом первичной обработки (+100), нивелированные снижением в отливе металлов (-100 чел.) (в соответствии с таблицей 15). Производительность труда в машиностроении в январе-сентябре 2021 года [64] равнялась 15,9 тыс.долларов США\человек или 6,7 млн.тенге\чел., рассматривая на реальном соотношении превышение на 24,3% данного уровня за пахожий период 2020 года. Увеличение показателей фиксирует рост валовой добавленной стоимости на18,6% в сопоставлении с фактическим количеством занятых в отрасли.

Таблица 15 – Количество работников по направлениям работ машиностроения и металообработки за I кв. 2022г. по сравнению с I кв. 2021г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование работ | I кв. 2021,  тыс. чел. | I кв. 2022,  тыс. чел. |
| *Машиностроение* | | |
| Производство компьютеров, оптической и электронной продукции | 0,5 | 0,5 |
| Производство оборудования электронного | 6,6 | 5,5 |
| Производство оборудования и машин, не входящие в другие категории | 14,4 | 14,5 |
| Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов | 3,9 | 4,2 |
| Производство прочих транспортных средств | 3,7 | 3,9 |
| Ремонт и установка машин и оборудования | 32,9 | 34,2 |
| Итого: | 62,1 | 61,1 |
| *Металлообработка* |  |  |
| Производство иных изделий из стали методом первичой обработки | 0,7 | 0,8 |
| Литье металлов | 1,3 | 1,2 |
| Производство изделий из металла, не включая оборудование и машины | 7,7 | 7,8 |
| Итого: | 9,7 | 9,8 |
| Источник: [69] | | |

Анализируя производитльность труда за январь-сентябрь 2021 года в металообработке равнялся 14,5 тысячам доллоров США/чел.или 6,2 млн.тенге/чел. Что в реальном обозначении выше был на 16,3% уровня того же периода 2020 года. Приумножение связано было с ростом валовой добавленной стоимостью – это +12,3% н фоне снижения численности фактической работников в отрасли. Оценивая действующие предприятия на состояние 01.06.2022 года в машиностроении их числинность равнялась 4 340, из которых малых предприятий состовляло 4 172, средних – 102, крупных – 66. В сопоставлении с 01.06.2021 года отметим, что отражается рост действующих предприяти в отрасли на 222 единицы. В основном данный рост характризуется увеличением количества малых предприятий (+ 219 ед). Прибавление количества действующих юридических лиц отмечается по всем видам деятельности машиностроения кроме выпуска транспортных средств, а также рост отмечается в ремонте и установке машин и оборудования – это + 183 ед. (таблица 16).

Таблица 16 – Количество действующих юридических лиц в разрезе направлений машиностроения, 0.06.2022 / 2021 годов, в единицах

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды деятельности | 01.06.2021, еденицах | 01.06.2022, единицах | Изменение, ед. (+ ; - ) |
| Машиностроение | 4 118 | 4 340 | 222 |
| Малые | 3 953 | 4 172 | 219 |
| Средние | 103 | 102 | -1 |
| Крупные | 62 | 66 | 4 |
| Выпуск компьютеров, электронной и оптической продукции | 218 | 225 | 7 |
| Малые | 214 | 221 | 7 |
| Средние | 4 | 4 | 0 |
| Крупные | 0 | 0 | 0 |
| Производство оборудования электрического | 432 | 442 | 10 |
| Малые | 412 | 422 | 10 |
| Средние | 12 | 11 | 1 |
| Крупные | 8 | 9 | 1 |
| Производство машин и оборудования, не включенных в другие категории | 657 | 674 | 17 |
| Малые | 622 | 635 |  |
| Средние | 22 | 26 | 4 |
| Крупные | 13 | 13 | 0 |
| Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов | 100 | 107 | 7 |
| Малые | 90 | 97 | 7 |
| Средние | 6 | 7 | 1 |
| Крупные | 4 | 3 | -1 |
| Производство иных средств транспорта | 122 | 120 | -1 |
| Малые | 110 | 108 | -2 |
| Средние | 6 | 6 | 0 |
| Крупные | 6 | 6 | 0 |
| Ремонт и установка машин и оборудования | 2 589 | 2 772 | 183 |
| Малые | 2 504 | 2 689 | 184 |
| Средние | 53 | 48 | -5 |
| Крупные | 31 | 35 | 4 |
| Источник: [66] | | | |

Количество юридических лиц в металообработке на 01.06.2022 года состовляет 2 011 единиц, что показывает рост на 45 единиц в сравнениис показателем на 01.06.2021 – это 1 966 едениц. По крупным формам деятельности машиностроения отмечается сохранение уровня в отличие от роста малых (+ 43 ед.) и средних где показан рост лишь на 2 единицы. Январь-апрель 2022 года характеризует объем экспорта продукции машиностроения на выполнение на 418,1 млн.долл. США, показывает рост экспорта продукции по сравнению с январем-апрелем 2021 года на 6,2 %, который составил 393,6 млн. долл. США. Рассматривая рынок металообработки в которой экспорт продукции на январь-апрель 2022 года по сравнению с январем-апрелем 2021 года показал рост на 21,3% и составил 1 935,1 млн. долл. США.

Таблица 17 – Масштабы активных юридических лиц в металлообработке, на 01.06.2022\2021 годы, единицы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды деятельности | на 01.06.2021, ед. | на 01.06.2022, ед. | Изменение, ед.  (+ ; - ) |
| Металлообработка | 1 966 | 2 011 | 45 |
| Малые | 1 929 | 1 972 | 43 |
| Средние | 24 | 26 | 2 |
| Крупные | 13 | 13 | 0 |
| Источник: [66] | | | |

Среди ТОП-10 в отрасли машиностроения высоких по ценовой политике групп товаров за январь-апрель 2022 года в сопоставлении с январем-апрелем 2022 года экспорт нижеследующих продуктов оценивался [70]:

* секции перерабтки данных, различающиеся от инвентаризированных в субпозиции 8471 41 или 8471 49, которые включают или не включают в единый корпус одно или два такого рода устройства: сумматор, устройства ввода, устройства вывода – в 54,6 раза;
* согласно факторов: двигатели внутреннего сгорания, двигатели с искровым зажиганием, оборудование с возвратно-поступательным движением поршня транспортного средства, цилиндры с объемом выше 1500 см.3, но не выше 3000 см.3 – в 9,4 раза.
* железнодорожные локомотивы с подачей от внешнего источника электроэнергии – в 6,4 раза.

Среди ТОП-10 значительных по стоимости товаров в метолообработке рост показал вывоз продукции по таким пунктам как:

* элементы кремния и металла выше 55% в ферросплавах;
* плоский прокат железа или нелегированой стали шириной порядка 600 мм. или больше в рулонах, не имеющая последующей обработки помимо горячей прокатки, толщиной меньше 3 мм. – в 1,8 раза;
* сплав железа, кремния и марганца, использующийся в металлургии как раскислитель стали и использующийся для легирования другими словами ферросиликомарганец показа рост в 1,7 раза (Приложение Д).

Январь-апрель 2022 года свидетельствет о объеме импорта продукци машиностроения порядка 4 619,3 млн.долл. США представляя в сравнении с январем-апрелем 2021 года равняется 1,7% - 4 541,9 млн. долл. США; за отчетный период в сфере металлообработке ввоз продукции составил 1 166,4 млн. долл. США, что за аналогичный период 2021 года больше на 20,4% (968,4 млн.долл. США).

ТОП-10 товарных групп по стоимоти в машиностроении за 2022 яварь-апрель в выражении стоимости товарного продукта показал рост импорта на следующием видам товарных групп:

* сбор оборудования кондиционирования воздуха, оборудованые вентилятором с координированием и трансформацией температурного режима и влажности как оконного, настенного, потолочного, так и напольного уровня влажности в одном корпусе или же «сплит-системы» – в 4,5 раза;
* моторный траспорт товарной продукции 8703 с кузовым – в 3,1 раза;
* двигатели внутреннего сгорания с искровым зажиганием, с вращающимся или возвратно-поступательным движением поршня и применяемые для траверса средств транспорта группы 87: с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см3 – в 2,6 раза.

ТОП-10 в металлообработке возрос импорт по таким позициям товарных групп, значимые по стоимости и показывают умножение импорта:

* продукция из черных металлов – кованные\штампованные, но без дальнейшей обработки – это шары перемалывающие и продукция для мельниц – в 5,8 раза;
* наем из железа или нелегированной стали шириной 600 мм. или больше, с плакированной или гальваническим покрытием: окрашенный, лакированный или покрытый пластмассой – в 1,8 раза;
* из железа или нелигированной стали полуфабрикаты, имеющие менее 0,25% массы углерода, прямоугольного поперечного сечения шириной меньше двойной толщины – в 1,5 раза;
* из нелегированной стали или железа проволока, которая неплакирована и непокрыта, а также полированна или неполирована – в 1,5 раза.

В решении проблемы ускорения подъема экономики нужно акцентировать внимание на ее «усложнении» и в первую очередь на процессе диверсификации промышленности. Эта цель концентрирует внимание на отраслях, дающих максимальный эффект в выполнении установленных задач. Мировая экономика показала, что большую технологическую сложность производит генерация трех отраслей промышленности – это машиностроение, химическая индустрия и фармацевтика, но их совокупная доля в ВВП Казахстана составляет всего 1,4%, 0,6% которых занимает машиностроение. Поэтому поддержка машиностроения санкционирует не только ускорение формирования отрасли, но и создаст рост качественного развития национальной экономики в целом.

Стержневым фактором формирования национальной экономики является его зависимость от импорта в сегменте продукции машиностроительной отрасли – 40% объёма импорта продукции – это автомобили, электроника, электрические машины, транспортные средства и остальные промежуточные товары, составные, т.е. товары в доле средств производства это такие как станки и оборудование. Отметим, что за исследуемый период времени внутреннее снабжение части машиностроительной продукции не превышало 25%, показатель зависимости объема производства к импорту состоит 1 к 4.

Удовлетворение спроса недропользователей Казахстана происходит за счет импортного выпуска машиностроения. Сопоставляя объем производства в нефтегазовом машиностроении к импорту возможно уравнение 1 к 6 долларам USA, а в горном машиностроении – 1 к 20 долларам. Потому формирование национального машиностроительного производства санкционирует воздействие на понижение рисков в отрасли недропользования. На практике наличествует дефиниция «непрерывное» производство и к подобному производству относят предприятия металлургии и химической отрасли, где сужение производства и их старт вызывает значительные затраты. В РК представлена большая доля «непрерывных» производств и это относится к предприятиям горно-металлургического комплекса (ГМК). Обрабатывающая промышленность усиливает отрицательные результаты экономического кризиса, потому как значительная доля предприятий принуждена работать «на склад» и «себе в убыток» или рождается необходимость сокращения объемов производства, то есть, если остановить часть мощностей, то результатом будет наличие дополнительных затрат.

Развитие отраслей машиностроения дозволяет снижать отрицательные последствия свертывания «непрерывных» производств и обеспечивает адаптивность промышленности, где преимуществом формирования является мультипликативный эффект. Это воздействие, воспроизводит уровень влияния отрасли или сектора на национальной рост экономики за счет организации добавочного спроса. Как следствие формирование рабочей зоны в отрасли обуславливает организацию 7-8 добавочных рабочих мест в смежных отраслях. К примеру, изготавливание электрических машин и электрооборудования приносят мультипликационный эффект в других отраслях экономики. Рассмотрим США, где производство автомобилей равняется 735 млрд. долл. США развивает прибавочную сумму в смежных отраслях и эффект мультипликации равна примерно 2 трлн. долларов США. Иными словами, производственный доллар формирует 2.72 доллара производства в других третичных секторах экономики. Подобный эффект подмечается и в иных машиностроительных секторах, таких как сельскохозяйственный сектор, производственный и др. [55].

Укрепление позиций и повышение эффективности машиностроения дает разрешение увеличить технологическую и инновационную каверзность экономики. Технологические тренды, такие как Индустрия 4.0, промышленность, в особенности машиностроение, сосредоточены на повышении качества и роста производительности инструментом установления решений по адаптации цифровых технологий в производственный процесс. Практика технологического развития любой страны устанавливается уровнем развития машиностроительного комплекса, умножающего конкурентоспособный уровень национальной экономики, приумножает занятость населения за счет роста смежных отраслей. Степень зрелости машиностроительного комплекса устанавливает и уровень развития общества инновациями и вследствие умножает качество и уровень жизни населения.

Машиностроение как диверсифицированный сегмент промышленности воздействует и на другие сферы экономики такие как: развитие технического прогресса и рост качества жизни населения. Итоговый результат индустриализации, который сдвигается к мировой конкурентоспособности предприятий обрабатывающей промышленности и приобретение результата удостоверяется умножением экспорта товаров, наращиванием и «усложнением» номенклатуры и успешной конкуренцией с поставщиками из-за рубежа на внутреннем рынке. Максимальную долю в общей структуре ВВП, как показывает анализ (рисунок 5), занимает сектор услуг – 63,6%, а промышленность составляет 24,5%.

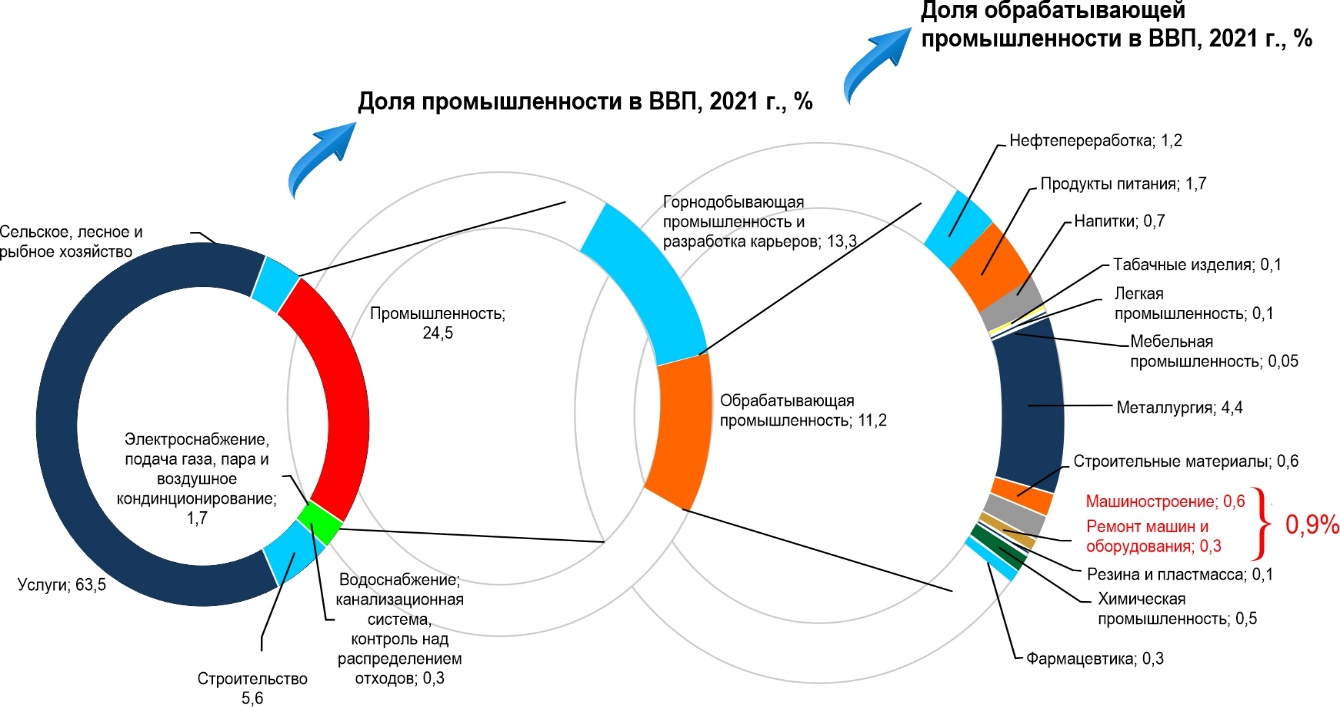


Рисунок 5 – Структура ВВП, %

Источник [63]

Анализируя рисунок 5 – структуру ВВП отметим, что доминирует горнодобывающая отрасль (13,3%), поскольку в настоящее время узловым курсом является осуществление поиск и добычи нефти и геология полезных ископаемых. Но обрабатывающая материальное производство (11,2%) располагает значительной долей в структуре валового внутреннего продукта. На данный момент крупнейшей отраслью обрабатывающей промышленности Казахстана остается металлургия, часть обрабатывающего сектора в ВВП, которая составляет 11,2% (рисунок 6). Условное деление обрабатывающей промышленности на компоненты отрасли соответственно их вложению в структуру обрабатывающего сектора промышленности и уровню технологической сложности то понимается, что машиностроение, не учитывающая сферы «монтажа машин и оборудования» в составе ВВП, которое собирает 0,6% и откладывается к категориальному значению со значительной технологической атомарностью производимой продукции.

Выше нами было засвидетельствовано, что индекс технологической сложности выстраивается из 3-х секторах – это машиностроение, индустрия химическая и фармацевтика. Эти сектора имеют максимальную добавленную стоимость и технологическую сложность требующие развития. Потому как имеют мощный потенциал качественного преобразования как соседних отраслей, так и в целом экономики. Следует акцентировать внимание на данной позиции так как доля в структуре ВВП в границах обрабатывающего сектора берут сферы с малой (4,4% от части ВВП) и посредственной технологией сложности (5,5%), не повергающиеся прогрессу технологическому.

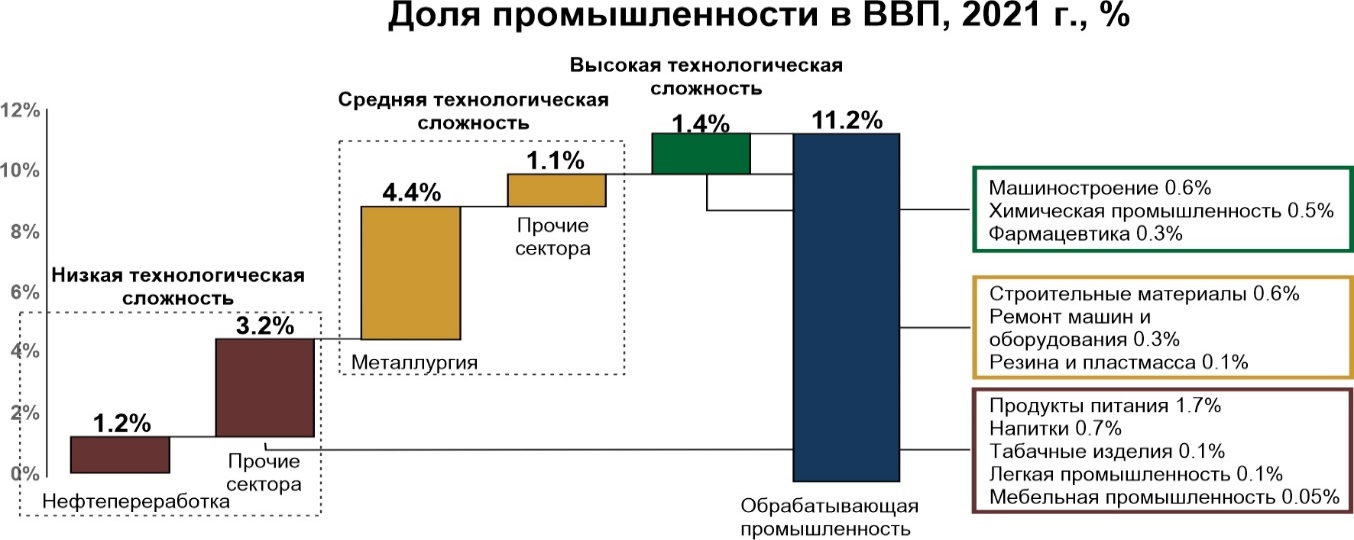


Рисунок 6 – Структура обрабатывающей промышленности в структуре ВВП,

Источник [71]

Анализируя период двух пятилеток индустриализации, отмечаются происхождение изменений (рисунок 7), это:

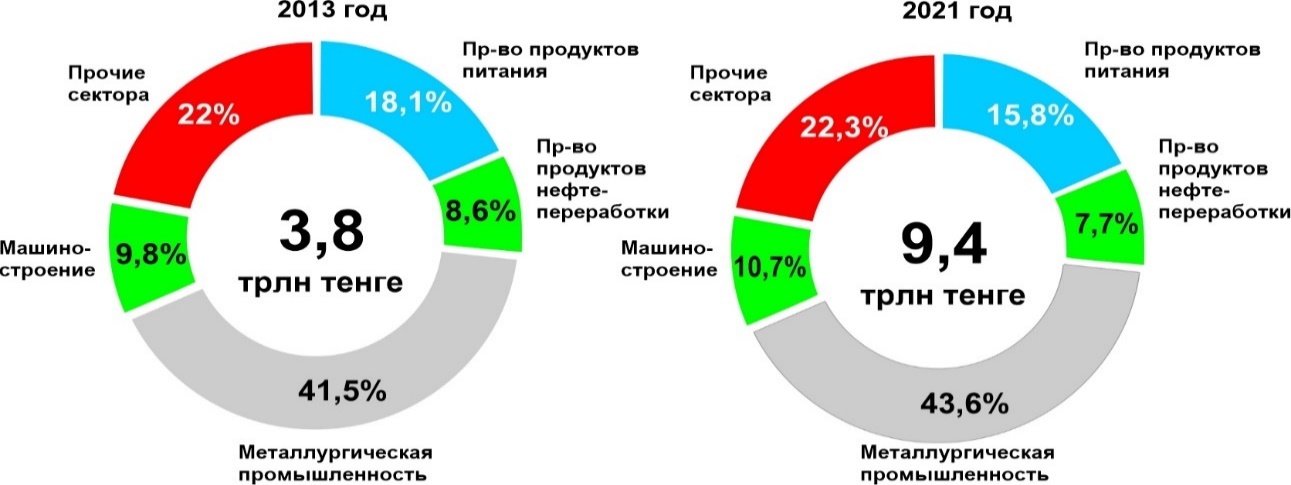


Рисунок 7 – Структура производства обрабатывающей промышленности

Источник [70]

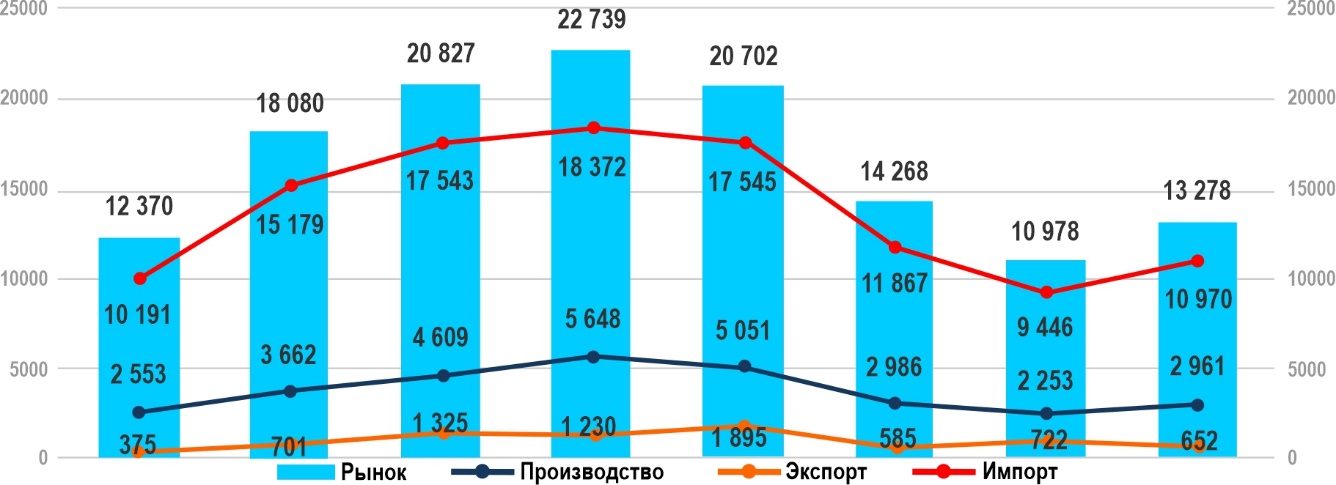
во-первых, умножение объема производства в обрабатывающей промышленности в 2,5 раза;

во-вторых, увеличение доли машиностроения в общей структуре на 0,9 п.п.

Доля металлургической отрасли обрабатывающей промышленности также увеличилась на 2,1 п.п. Резюмируем, что платформа индустриализации показала воздействие на рост металлургической отрасли чем на рост машиностроения. И отметим, что машиностроение с увеличением всей обрабатывающей промышленности сумело сберечь долю, но и снабдить её рост.

Повышение объема производства в стоимостном выражении объединен с процессом девальвации тенге в долларовом отношении в 2,25 раза за этот период[[1]](#footnote-1), устремлённой на содействие вывоза продукции сырьевых секторов РК.

Сектора внутреннего рынка показали понижение пай в обрабатывающей промышленности. Подтверждением вышесказанного возникают драйверы обрабатывающей промышленности РК – это металлургия (43,6%), продовольствие (15,8%), машиностроение (10,7%), коксовый и товары нафтенового рынка (7,7%).



2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

Рисунок 8 – Объемность машиностроительного рынка за 2014-2021 гг., млн долл. USA до 2021,

Источник [70]

Рисунок 8 свидетельствует, что рынок продукции машиностроения является многомерным – 13,3 млрд. долл. USA в 2021 г. Трехмерность рынка машиностроения в сроки с 2014 по 2021 годы изменялась, в итоге отмечался амортизированный рост в сопоставлении с 2014 по 2017 годы с 10,2 до 18,4 млрд. долларов. Мотивом являлся рост благосостояния народонаселения и формирования внутренних производств с мерами реализации программы форсированного развития.

Происходит уменьшение с 2017 по 2020 год до 9,5 млрд долл. USA и спад внутреннего производства показал спад рынка. Как следствие наблюдается сокращение объема импорта связанного с завершением цикла инвестиций. К примеру, по данным Национального Банка Казахстана, объем прямых иностранных инвестиций снизились в 2,3 раза с 14,27 млрд. долл. USA. В 2017 году отмечался пик притока иностранного капитала (16,97 млрд. долл. USA), который был связан с вводом в действие консорциума компаний Karachaganak Petroleum Operating. Наблюдался изменения в 2017 г., и добыча нефти на месторождении транзитировала в операционную фазу и рост иностранных инвестиций взаимоувязан с формированием Карачаганакского, Тенгизского месторождений и Кашагана. Таким образом сохраняется узконаправленный характер внешних инвестиций и не сопутствовалось формирование внутренних поставщиков.

Сложная макроситуация региона, страны воздействовала на уменьшение благосостояния населения, снизила промышленное производство и заставила казахстанский рынок уменьшиться. Предприятия республики не были готовы к локдауну – ввиду зависимости, моноцелеориентированности сбыта вырабатываемой продукции такой как – закуп, экспорт в основном на рынок России и зависимости от содействия государства. Объем внутреннего рынка машиностроения занимал лидирующие позиции с 2017 по настоящее время и превзошло уровень 2010 года. Производство внутри страны направлено было на удовлетворение внутренней надобности страны, национальное производство компенсировало 22,3% машиностроительного рынка страны, прочее заменялось импортными товарами [72].

Повышение объема производства за счет усиления физического объема выпуска продукции ЖД машиностроения, автотранспортных средств и за счет увеличения продукции электротехнического машиностроения был уменьшён. Реабилитационный процесс производства в машиностроении произошел в 2017 году, где до настоящего времени отмечался спад. Низким по объему в сопоставлении с масштабом производства, который составлял 22% от объема производства определялся вывоз продукции машиностроения. Однако, долю экспорта составляли товары реэкспорта, такие как сотовые телефоны, морские суда, другая машиностроительная продукция, не изготовляемая на территории страны.

Существенную долю машиностроительного рынка в республике оккупирует импорт, объем которого составлял 11 млрд. долл. USA, что немного выше уровня 2010 года. Внутренней рынок машиностроения Казахстана импорт равняет 82,6% и характеризуется электробытовой техникой, автотранспортными средствами и другой номенклатурой продукции машиностроения, которая [52]:

* не располагает аналогами разработки товаров внутри страны;
* изготовление продукции в недостаточных объемах;
* по качеству товаров потребителей не удовлетворяет;
* по позициям которой зарубежные поставщики дают доходные условия поставки.

На протяжении анализируемого периода большая доля импорта на рынке – более 80% – определена наличием цепи производств продукции машиностроения как конкурентоспособной и инновационной (станки, процессоры), так и продукцией массового выпуска (сотовые телефоны, бытовая техника). Немаловажен факт, что низкая степень локации цепи производств машиностроительного комплекса объемы импорта продукции пополняется комплектующий продукцией для сборки и монтирования внутри страны.

Таким образом, резюмируя рынок машиностроения Казахстана отметим, что рынок подвержен макроэкономическому воздействию, такому как: санкционированные войны, изменение темпов роста и фаз развития экономики, воспрещение транзита продукции машиностроения через территорию России в Казахстан, а также снижение покупательской способности. Узловая причина значительного влияния макроэкономических явлений заключается в несостоятельной конкурентоспособности продукта отечественного машиностроительного производства как внутреннем рынке, так и на внешних макрорынках. Это связано со следующими факторами развития: низкий уровень локализации производимой продукции, интенсивная зависимость от государственной поддержки производств, недиверсифицированность рынка сбыта. Итак, стержневыми тормозами формирования машиностроительного внутреннего комплекса, производственного потенциала Казахстана являются системные проблемы и риски.

* 1. Энергоэффективная организация машиностроительной отрасли: корреляционный расчет

Прикладной интерес показывает инструментарий прогнозирования условий применения моделей энергоэффективного производства [47]. Но их использование связано с обязательной проверкой на корреспонденцию согласно ряду норм, удостоверяющие о действительности прогнозируемых ситуаций и отсутствии погрешностей. Если соответствие подтверждается, это повышает качество принимаемых управленческих решений по поводу планирования объемов энергопотребления, необходимых для выпуска продукции, а значит, и для динамичного развития промышленного предприятия. Осуществление хозяйственной деятельности на предприятиях промышленности, которые сосредоточены на выпуске потребностей в виде товаров и услуг для социума, базируется на применении ряда бизнес-ресурсов, видоизменяющиеся в количество и качество выпускаемой продукции. Базу выработки данных условий состоит из наличия и доступности ресурсов энергии, которые представляют объекты притока энергии, применение которых требуется для реализации целевое назначение которого определено удовлетворением надобностей ряда потребителей механических, организационных и иных механизмов.

Ресурсы энергии в мировой практике приобрели статус объекта как спроса, так и предложения, являются базой генерирования экономики многих стран, устанавливая величину стабильности, валютные курсы, материальное благосостояние населения путем организации автоматизации рабочих мест, саморегулирования и бюджетирования, а также интенсивности выпуска товаров и предоставления услуг. Особенность энергии заключается в том, что она имеется в окружающей среде, вне автономии от технологий и знаний, применяемых для сатисфакции общих надобностей. Технологическая эволюция санкционировала втянуть общество в производственный оборот разнообразные источники энергии, потому как является и условием, и фактором реализации технологических процессов, а степень ее вовлеченности обозначает степень консервативности общества с принципов технологии, темпов научно-технического прогресса и потребительских нужд. Экономики ведущих развитых стран, основанные на добыче энергетических ресурсов, на их переработке и продаже вторичных энергетических ресурсов, формируют уровень национального благосостояния за счет интенсивности энергопотребления. Поэтому ориентированность современного общества на увеличение объемов потребления энергии и расширение круга реальных и потенциальных источников энергии вызваны стремлением к накоплению богатства, усилением экономической независимости и направленностью на получение контроля над экономиками развивающихся стран.

Активизация процессов энергопотребления в современном обществе обусловлена стремительным ростом населения, что требует роста продукции для потребления и устанавливает интенсификацию промышленного производства. Наблюдается зависимость между ростом объема потребления энергии и темпом роста населения. Глобальный спрос на энергию дозволяет обществу осуществлять и умножать необходимость роста удовлетворенного уровня относительно покупательной способности, и усиливающаяся неравномерность экономического развития провоцирует бедность в странах, энергозависимых от производителей энергии [73].

Поиск решения энергетических потребностей общества обосновал возникновение высокого числа концепций развития общества, среди которых доминирует концепция, которая возникла в 70-х гг. ХХ века – это концепция устойчивого развития. Ее центральная идея – это пресыщение текущих надобностей социума без угроз в понижении объемов удовлетворения надобностей пребывающего поколения. Концепция данная появилась из закрытости системы природной в планетарном масштабе, устанавливающее неосуществимость возобновления потенциала земли природно-ресурсного с учетом энергетического кругообращения «по кругу» и требует узости и истощенности потенциала природно-ресурсного. Эти страхи имеют отношения прежде всего к энергетическим ресурсам и материалам, являющиеся преобладающими для исполнения материальной работы, другими словами, приведения в динамику механизмов, предназначенных для реализации хозяйственных задач [73].

Данный случай аргументирует влияние закона убывающей предельной продуктивности, дозволяющий дать оценку достаточным объемам применения энергии, но в зависимости от уровня НТП, который определяет степень технологического развития, консервативность оборудования и допустимый выпуск продукции при разнообразных комбинациях факторов производства. В данном случае целесообразно применение кривой производственных возможностей, которое обосновывает действительные комбинации указанных факторов и возможный объем выпуска продукции, требующий как полного, так и неполного употребления ресурсов. Границы данного закона предполагает процесс потребления энергии поясняется мерой готовности к хозяйственной деятельности. Так, рост объема производства и технологий ждёт умножения потребления для выпуска товаров и услуг [74].

Итак, отметим, что реализация закона убывающей предельной полезности и производительности труда на предприятиях предполагает рост масштабов энергозатрат, данный процесс ввергает наращивание объемов производства при которой добавочная мощность энергопотребления повергнет к урезанию натуральных мощностей производства товаров и услуг. Данные условия склонности социума к удовлетворению потребностей на базе прироста энергии препровождено опасностью понижения уровня пресыщения необходимостей потребителя. И в соответствии с законом рынка в соответствии со спросом и предложением порождается ограниченность ресурсов, проявляется ценовой рост цены на ресурсы и воздействие на приумножение цены на все остальное.

Энергетические материалы и ресурсы в общем виде препровождёнными могут быть с позиции источников механической, химической или физической энергии с помощью, которых осуществляются производственные и сбытовые процессы, которые трансформируют основные средства и оборотные фонды в готовый товар. Подобная трактовка санкционирует оценить физические параметры участия ресурсов и материалов энергетических в процессе производства согласно натуральным показателям и коэффициентам употребления мануфактур на единицу продукции. Но существует и характеристика ценовая, которую определяют доступность и степень ограниченности ресурсов, уровень НТП и результаты НИОКР. Поэтому мера участия энергетических материалов и ресурсов зависит от специфики хозяйственной деятельности промышленного предприятия, она определяет себестоимость произведенной продукции и получаемой прибыли от реализации. Поэтому экономический смысл привлечения на промышленное предприятие энергетических материалов и ресурсов может быть рассмотрен с позиций создания части добавленной стоимости, которая показывает превышение стоимости произведенной продукции над стоимостью всех использованных для ее производства и сбыта ресурсов. Такой подход к трактовке экономического содержания энергетических материалов и ресурсов позволяет оценить хозяйственную деятельность промышленного предприятия.

Объемы, виды и условия потребления зависят от специфики процессов технологических, материализация которых снабжает производство продукции с обусловленными потребительскими характеристиками. Одна из них, и очень важная, – это цена изготовляемого товара, что является значимым показателем от величины базовых составляющих – это прибыль и себестоимость. Величина себестоимости определена зависимостью от совокупности таких характеристик как: физические и ценовые особенности применяемых ресурсов, которые установлены масштабами производства. На предприятие величина прибыли и величина себестоимости продукции определена:

* величина прибыли сформирована под воздействием условий продажи произведенного товара, является инструментом управленческого влияния с позиций предприятия;
* величина себестоимости выдвигается объектом непосредственного влияния, который чувствителен к утвержденным в границах предприятия решениям хозяйства касательно предпочтений поставщиков и масштабов требуемых ресурсов [62].

Резюмируя, отметим, что масштабы применяемых ресурсов и условия организационно-экономические их применения имеют стержневое значимость в достижении высоких результатов деятельности предприятия. Потребление энергетических материалов и ресурсов в ходе производства продукции можно представить, как непрерывный процесс, что соответствует представлениям потребителей о наивысшей степени удовлетворения потребностей, которые позволяют осуществлять сбыт продукции на рынке [75].

Для выяснения степени эффективности хозяйственной деятельности с позиции потребления энергии последнюю целесообразно разделить на две категории – первичная и производная. Первичная энергия представлена природными ресурсами энергетического содержания (уголь, нефть, вода, газ и тому подобное). Производная энергия представляет собой энергию, полученную в процессе переработки первичной энергии (электрическая энергия, пар, бензин, мазут и тому подобное). Первичную энергию получают предприятия добывающей промышленности, миссия которых заключается в формировании сырьевой базы для дальнейшей переработки добытых природных ресурсов с целью получения прибыли. Вторичная энергия – это продукция предприятий перерабатывающей промышленности, чья миссия заключается в производстве энергетических ресурсов, необходимых предприятиям, для которых вторичная энергия является или конечным продуктом производства, который отпускается сторонним потребителям, или промежуточным продуктом и приобретает свойства ресурса для удовлетворения собственных потребностей предприятия.

В условиях нестабильности рыночной конъюнктуры, проявляемой в росте конкуренции и смене потребительских нужд, предприятия встречаются с процессом производственного улучшения, модернизации и применения ресурсов энергетических для уменьшения себестоимости производимого товара при сохранении \ повышении прибыли. В связи с этим предприятия вынуждены принимать решения утверждающие масштабы употребления узких ресурсов энергии, ценовая политика которых определена ростом по времени. Необходимость данных ресурсов фиксируется внешними и внутренними факторами, которые детерминированы ценовым методом. Чаще всего ВВП разъясняется как цена всей конечной продукции и услуг, изготовленных в рамках страны и с поддержкой внутренних факторов производства.

Вне зависимо от того, чьи это факторы – факторы резидента или нерезидента. Этот показатель определен зависимостью от ряда факторов ключевым из которых является объем продукции промышленности реализованной [75]. Поэтому в ВВП примем за х – разбирает объем реализованной промышленных товаров (продукции, услуги). Однофакторная модель анализирует показатели как объем реализованной промышленной продукции (в млн. долл. США) (рисунок 9). Уравнение базовой линии разберет смысл норматива (формула (1)).

 (1)

Исходя из формулы (2) и (3) разберем барометры и нормативы:

 (2)

где  – среднее значение показателей.

 (3)

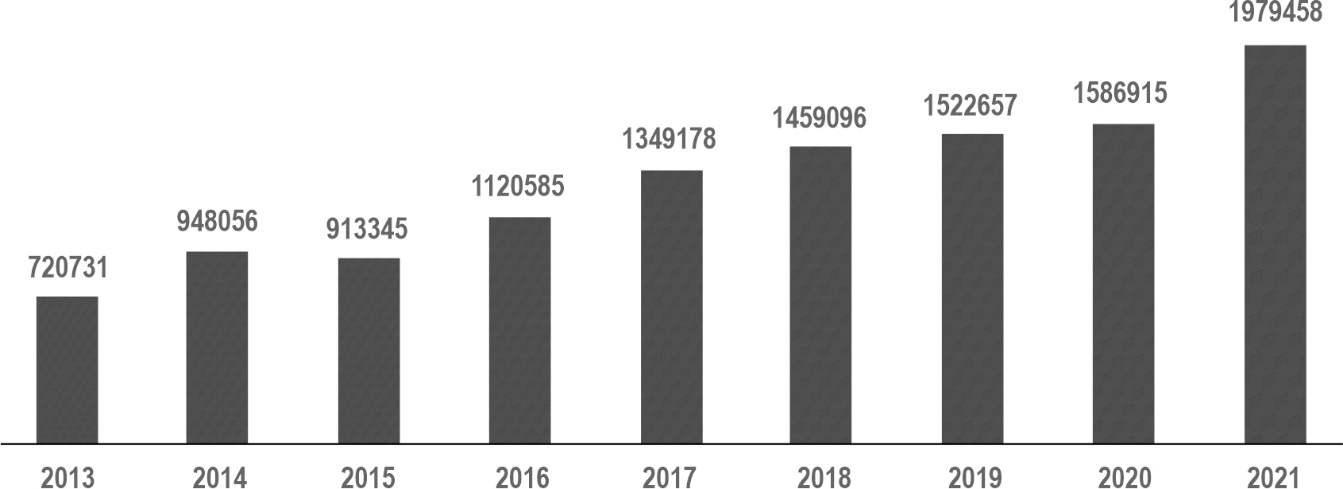


Рисунок 9 – Претворенная продукция промышленности Акмолинской области, млн. долл. США [76]

Примечание: составлена автором по материалам исследования

Употребление формулы 3 показывает итоги расчета значения yt который может быть изображен следующим образом (таблица 18):

Таблица 18 – Оценка допустимого масштаба выпуска продукции промышленности Акмолинской области, млн. долл США

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Объем, млн. долл. | Номер периода |
| 2011 | 750242,9838 | 1 |
| 2012 | 855409,9826 | 3 |
| 2013 | 985273,1645 | 4 |
| 2014 | 1160189,279 | 5 |
| Продолжение таблицы 18 | | |
| 2015 | 1254148,764 | 6 |
| 2016 | 1499031,113 | 7 |
| 2017 | 1553745,776 | 8 |
| 2018 | 1586843,551 | 9 |
| 2019 | 1955136,386 | 0 |
| 2020 | - | - |
| 2021 | - | - |
| Источник: [76]  Примечание: данные по 2020-2021 году отсутствуют | | |

Показатели теоретических и прикладных показателей рассмотрены на рисунке 10

Рисунок 10 – График зависимости теоретического и текущего ВВП от объема выполненной продукции промышленности

Примечание: составлена автором по материалам исследования

Величины зависимые y (ВВП) и независимые х (объем материализованной продукции промышленности (товаров и услуг)) необходимо разобрать через их плотность. Для этого применим коэффициент корреляции:

 (4) ссылка

Коэффициент корреляции является относительной мерой связи между двумя факторами. Поэтому ценность корреляции определена пределом . Положительное содержание норматива корреляции свидетельствует о прямой, а отрицательное – об обратной связи между переменными. Расчет процента коэффициента корреляции показан в таблице 19.

Таблица 19 – Норматив и показатели корреляции

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № |  |  |  |  |  |  |
| 1 | -458270,742 | -568160,222 | 2,60371E+11 | 2,10012E+11 | 3,2280E+11 | 0,98951 |
| 2 | -368796.842 | -375546,222 | 1,385E+11 | 1,36011E+11 | 1,4135E+11 |
| 3 | -258311,9420 | -340835,222 | 88041808230 | 66725059495 | 1,16169E+11 |
| 4 | -109496,942 | -168306,222 | 18429016690 | 11989580356 | 28326984439 |
| 5 | -29558,1622 | 60286,77778 | -1781966357 | 873684954 | 3634495575 |
| 6 | 178782,6578 | 233765,7778 | 41793267049 | 31963238722 | 54646438860 |
| 7 | 225332,7578 | 170204,7778 | 38352711964 | 50774851728 | 289666378 |
| 8 | 253491,6578 | 298023,7778 | 75546541486 | 64258020563 | 88818172121 |
| 9 | 566827,5578 | 690566,7778 | 3,91432E+11 | 3,21293E+11 | 4,76882E+11 |
| 10 |  |  | Сумма = 1,05069Е+12 | Сумма = 8,93901Е+11 | Сумма = 1,26129Е+12 |
| Примечание: рассчитано автором по материалам исследования | | | | | | |

Расчет, который показан в таблице 14 произведен по коэффициенту корреляции и равен 0,98951. Этот показатель мотивируется абсолютной величиной равной 1 и фиксирует наличие сильной связи между ВВП и масштабом выпускаемой продукции промышленности. Детерминация показателя рассчитывается исходя из формулы:

 (5)

Расчет коэффициента детерминации представлен в таблице 20

Таблица 20 – Коэффициент детерминации

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № |  |  |  |  |  |
| 1 | -568160,222 | 3,22806E+11 | -538648,2384 | 2,90142E+11 | 0,97913 |
| 2 | -375546,222 | 1,41035E+11 | -433481,2396 | 1,87906E+11 |
| 3 | -340835,222 | 1,16169E+11 | -303618,0577 | 92183924950 |
| 4 | -168306,222 | 28326984439 | -128701,9432 | 16564190187 |
| 5 | 60286,77778 | 3634495575 | -34742,458 | 1207038388 |
| 6 | 233765,7778 | 54646438860 | 210139,8907 | 44158773658 |
| 7 | 170204,7778 | 28969666378 | 264854,554 | 70147934771 |
| 8 | 298023,7778 | 88818172121 | 297952,3289 | 88775590309 |
| 9 | 690566,7778 | 4,76882E+11 | 666245,1633 | 4,43883E+11 |
| 10 |  | Сумма = 1,26129E+12 |  | Сумма = 1,23497E+12 |
| Примечание: рассчитано автором по материалам исследования | | | | | |

Данный коэффициент детерминации раскрывает долю вариации результативного признака под воздействием рассматриваемых факторов. В нашем случае коэффициент детерминации равен 0,9793. Итак, около 97% вариации зависимой переменной учтено в модели и обусловлено влиянием включенных факторов. Проверка модели на адекватность по F-критерию Фишера состоит из определенных этапов:

1. На первом этапе рассчитываем величину, так называемое F-отношение:

 (6)

где  – размер выборки.

2) На втором этапе задаем уровень значимости .

3) На третьем этапе по статистическим таблицам -распределения Фишера с  степенями свободы и уровнем значимости находим критическое значение .

4) Если рассчитано нами значение , то мы отвергаем гипотезу , что  (или что ), с риском ошибиться не более чем в 5% случаев.

Рассчитаем F-критерий Фишера при . В данном случае , альтернативная гипотеза . . Учитывая, что  (328,45>236,768), то построенная нами регрессионная модель адекватна реальной действительности.

Т-тест Стьюдента для проверки значимости параметров  и , найденных по методу наименьших квадратов. Для этого необходимо вычислить оценку дисперсии по формулам (7) и (8):

 (7)

 (8)

где  – число оцененных параметров (в случае простой регрессии );  – размер выборки;  – оценки дисперсий параметров  и  (по регрессии);

В эконометрике распространенной формой ноль-гипотезы есть такая:



где  – действительные параметры всей генеральной совокупности. Обратно альтернативной 

Данный критерий является двумерным. В этом случае  – статистика для параметров имеет вид:  (9)

Результаты расчета критерия Стьюдента при уровне значимости  для соответствующих показателей представлены в таком виде:











Исходя из расчетов, можно сделать следующий вывод. Значение  равно (-1,173379013), которое попадает в интервал [-2,36; 2,36]. С вероятностью , можно сделать вывод, что оценка  статистически не определена, поэтому возможно ее проигнорировать. Значение  не попадает в данный интервал, поэтому коэффициент  является статистически значимым.

Для того чтобы определить, как параметры  и  связаны с параметрами , нужно построить интервалы доверия для параметров обобщенной регрессионной модели, т. Е. такие интервалы, которые с заданной вероятностью покрывают их значение. Интервал доверия рассчитывается по следующей формуле:

 (10)

Результаты расчета интервала доверия представлены следующим образом:

Для коэффициента  в интервале  значение составляет –278856,9912; в интервале значение составляет 93649,04159.

Для коэффициента  в интервале  значение составляет 1,022333497, а для интервала  значение составляет 1,328452573.

Коэффициент , согласно вышеупомянутым расчетам, является незначительным. Данный вывод также подтверждается тем, что в интервал доверия входит ноль. Интервал доверия [1,0223; 1,3284] для коэффициента  с вероятностью 0,9 покрывает неизвестный параметр  генеральной совокупности. Построим многофакторную зависимость объема реализованной промышленной продукции (товаров, услуг)  от использования топливно-энергетических ресурсов на производственно-эксплуатационные нужды , степень износа основных средств предприятий  и капитальные инвестиции в промышленность – . Эту зависимость можно представить в следующем виде:



Для этого используем данные, которые представлены в таблице 21.

Таблица 21 – Показатели для построения многофакторной регрессии\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Объем реализованной промышленной продукции (товаров, услуг), млн. долл. | 71707  6,7 | 9170  35,5 | 8065  50,6 | 10658  50,5 | 28114  5,789 | 14006  80,2 | 13541  30,1 | 14288  39,1 | 17421  75,0 |
| Использование топливно-энергетических ресурсов на производ-ные потребности, млн. тенге | 175,7 | 166,4 | 137,7 | 149,6 | 157,1 | 152,4 | 145,7 | 116,5 | 104,6 |
| Степень износа основных средств предприятий, % | 52,6 | 61,2 | 60,0 | 74,9 | 75,9 | 76,7 | 77,3 | 83,5 | 60,1 |
| Капитальные инвестиции в промышленность, млн. долл. | 64341 | 76618 | 57658 | 56725 | 89146 | 103473 | 105594 | 86242 | 87656 |
| Составлено автором | | | | | | | | | |

Для того чтобы найти коэффициенты уравнения линии тренда воспользуемся методом наименьших квадратов. Расчеты представлены в таблице 22.

Таблица 22 – Транспонированная матрица 

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 175,7 | 166,4 | 137,7 | 149,6 | 157,1 | 152,4 | 145,7 | 116,5 | 104,6 |
| 52,6 | 61,2 | 60 | 74,9 | 75,9 | 76,6 | 77,3 | 83,5 | 60,1 |
| 64341 | 76618 | 57658 | 56725 | 89146 | 103473 | 105594 | 86242 | 87656 |



|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 9 | 1305,7 | 622,2 | 727453 |
| 1305,7 | 193548,97 | 89782,33 | 104854693,7 |
| 622,2 | 89782,33 | 43925,46 | 51115850 |
| 727453 | 104854694 | 51115850 | 61477273575 |

Обратная матрица 

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 14,3854013 | -0,04807 | -0,08749 | -1,54915E-05 |
| -0,048069231 | 0,000261 | 0,000109 | 3,28734E-08 |
| -0,087488367 | 0,000109 | 0,001568 | -4,54907E-07 |
| -1,54915E-05 | 3,29E-08 | -4,5E-07 | 5,21744E-10 |



|  |
| --- |
| 10578126,98 |
| 1488553510 |
| Продолжение таблицы 22 |
| 745150662,2 |
| 8,89364E+11 |

По результатам выполнения математических операций коэффициенты уравнения линии тренда представлены следующим рядом: {1647354; -9387,8; 1054,407; 10,10861}. Учитывая полученные данные, уравнение линии тренда имеет следующий вид: 

Коэффициент корреляции для многофакторной модели рассчитывается следующим образом:

 (11)

Данный коэффициент равен , что свидетельствует о большой плотности связи между коэффициентами.

Коэффициент детерминации, рассчитанный по формуле (11), составил . То есть около 88% вариации зависимой переменной учтено в модели и обусловлено влиянием включенных факторов.

Для проверки модели на адекватность используем F-критерий Фишера. При этом нуль-гипотеза обобщается и имеет вид:  против альтернативной гипотезы : хотя бы одно значение , отличное от нуля. Для проверки гипотезы  рассчитаем -статистику Фишера с  степенями свободы :

 (12)

По F-таблицам Фишера критическое значение 9,01. F-критерий Фишера при  составляет 13,341. Так как  (13,341>9,01), то построенная нами регрессионная модель адекватна реальной действительности.

Критерий Стьюдента рассчитаем исходя из формулы (13):

 (13)

 (14)

где  – диагональный элемент матрицы .

 (15)

Ноль-гипотеза  обратна альтернативной . Критическое значение находим из соответствующих таблиц . Уровень значимости берем равным 0,05.

Таким образом, . Это означает, что соответствующие коэффициенты являются статистически значимыми . Но . Поскольку данный показатель меньше, чем , то с вероятностью 0,95 коэффициент  можно считать незначительным [78].

Интервалы доверия рассчитаем по формуле (10). Находим, что интервалы коэффициентов  являются такими: [273591,2;3021117,2], [-15238,98; -3536,6], [-13288,6;15397,4], [1,835;18,381] соответственно. С вероятностью 0,95 данные интервалы покрывают неизвестные параметры генеральной совокупности  соответственно. Коэффициент  является незначительным, поэтому в соответствующий интервал доверия входит ноль.

Рассчитаем парный коэффициент корреляции между переменными  и для проверки модели на мультиколлинеарность:

 (16)



Так как , то мультиколлинеарность между переменными  и  отсутствует.

Значимость парных коэффициентов корреляции рассчитаем по критерию Стьюдента:

 (17)



Для уровня значимости  из соответствующих таблиц . Найденное значение  находится в интервале [-1,94;1,94]. Поэтому можно сделать следующий вывод, что нулевая гипотеза об отсутствии мультиколлинеарности между переменными  и  принимается.

Гетероскедастичность по тесту Голдфелда-Кванта проверить невозможно, так как мало данных. Поэтому проведем тест Спирмена, который учитывает следующие этапы:

1) Выборка упорядочивается по фактору х. Рассчитываются ранги х.

2) С помощью уравнения регрессии:

 (18)

рассчитываются остатки:

 (19)

3) Остатки упорядочиваются.

4) Рассчитывается коэффициент ранговой корреляции Спирмена между рангами фактора  и остатками :

 (20)

где  – разница между рангами  и .





1. Рассчитывается статистика

 (21)





Данная статистика подчиняется распределению . Из соответствующих таблиц имеем . То есть  и  менее чем . Поэтому принимается нулевая гипотеза об отсутствии гетероскедастичности. Для проверки наличия автокорреляции воспользуемся критерием Дарбина -Уотсона, который рассчитывается следующим образом:

 (22)



Нулевая гипотеза : автокорреляция первого порядка между остатками модели регрессии отсутствует, обратно альтернативной : автокорреляция первого порядка между остатками модели регрессии имеет место. В таблицах приведены верхняя  нижняя  критической точки. Так как  или 2,68817>2,5, то нулевая гипотеза об отсутствии автокорреляции первого порядка между остатками модели регрессии принимается.

Поскольку функция и факторы чаще всего оцениваются в различных единицах измерения, то для устранения разноразмерности и оценки соотношения между каждым фактором и изучаемым показателем с помощью относительных величин, определяется коэффициент эластичности. Последний показывает, на сколько процентов изменится функция с изменением определенного фактора на 1% при фиксированном (среднем) значении других факторов. Коэффициенты эластичности рассчитываются следующим образом:

 (23)





Таким образом, при изменении показателя «использование топливно-энергетических ресурсов на производственно-эксплуатационные нужды» на 1% представленная функция изменится на 1,1587%. А при изменении капитальных инвестиций в промышленность (на 1%), функция изменится на 0,6951%. Следовательно, изменение первого показатели более влияет на объем реализованной промышленной продукции (товаров, услуг) чем второго, так как 1,1587%>0,6951% [77].

Итоги трендового анализа приводят к заключению, что валовой внутренний продукт является величиной зависимой: на данный показатель воздействует ряд факторов, одним из узловых которого показан объем реализованной промышленной продукции (товаров, услуг). На основе представленных показателей построена однофакторная модель. Расчет тесноты взаимосвязи между зависимой и независимой величинами *y* и *x* равняется 0,98951 – коэффициент корреляции, подтверждается присутствием интенсивной зависимостью между ВВП и масштабом материализованной продукции промышленной. Коэффициент детерминации равен 0,9793. Итак, около 97% вариации зависимой переменной учтено в модели и обусловлено влиянием включенных факторов. F-критерий Фишера при равно . Так как  (328,45>236,768), то построенная нами регрессионная модель адекватна реальной действительности. При расчете критерия Стьюдента значение  равно (1,173379013), которое попадает в интервал [-2,36; 2,36]. Поэтому с вероятностью , можно сделать вывод, что оценка  статистически не определена, поэтому возможно ее проигнорировать. Значение  не попадает в данный интервал, поэтому коэффициент  является статистически значимым. Расчет интервала доверия для коэффициента  составил [1,0223; 1,3284], то есть с вероятностью 0,9 он покрывает неизвестный параметр  генеральной совокупности.

Для построения многофакторной регрессионной модели использовались следующие показатели: объем реализованной промышленной продукции (товаров, услуг), как зависимая величина , а использование топливно-энергетических ресурсов на производственно-эксплуатационные нужды, степень износа основных средств предприятий и капитальные инвестиции в промышленность – независимая . Коэффициент корреляции составил , что свидетельствует о большой плотности связи между коэффициентами. Коэффициент детерминации свидетельствует о том, что около 88% вариации зависимой переменной учтено в модели и обусловлено влиянием включенных факторов. Критерий Стьюдента показал, что коэффициенты  являются статистически значимыми, кроме . Расчет четных коэффициентов дал значение , что свидетельствует об отсутствии мультиколлинеарности между переменными  и . Гетероскедастичность по тесту Голдфелда-Кванта проверить невозможно, так как мало данных. Поэтому проверка проводилась по тесту Спирмена, который показывает, что гетероскедастичность отсутствует.

Для проверки автокорреляции воспользуемся критерием Дарбина-Уотсона. Так как  или 2,68817 >2,5, то основная гипотеза об отсутствии автокорреляции первого порядка между остатками модели регрессии принимается. Коэффициент эластичности показал, что при изменении показателя «использование топливно-энергетических ресурсов на производственно-эксплуатационные нужды» на 1% представленная функция изменится на 1,1587%. А при изменении капитальных инвестиций в промышленность (на 1%) функция изменится на 0,6951%.

Таким образом, резюмируя изменение первого показателя отметим его большее влияние на объем реализованной промышленной продукции (товаров, услуг), чем второго, так как 1,1587%>0,6951%.

**3 ПРИОРИТЕТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ЕАЭС**

* 1. Проблемы развития машиностроительного комплекса Казахстана: регулирование диверсификации предприятий

Значимость машиностроения заключается в производстве широкого перечня востребованного оборудования, машин, станков, приборов и товаров народного потребления, обеспечивающие устойчивость АПК, топливно-энергетического комплекса, транспорта и иных узловых отраслей национальной экономики. Устойчивый рост и функционирование машиностроения устанавливают уровень энергоемкости и материалоемкости национальной экономики, производительности труда, уровня экологической и экономической безопасности промышленного производства и страны.

Стратегические цели вступления Казахстана в постиндустриальное общество включает решение трех узловых задач [78, 79]:

* модернизация машиностроительной отрасли и технического перевооружения в его подотраслях, требуется отход от технической зависимости отрасли от зарубежных поставщиков технологий и оборудования и в первую очередь это касается оборонно-промышленного комплекса;
* создание нового инженерно-технического и управленческого поколения, которое способно обеспечить инновационное развитие машиностроения требует подготовки и переподготовки кадрового потенциала;
* создать условия для роста привлекательности машиностроительных предприятий и обеспечения притока частных инвестиций в машиностроение.

Отправные позиции признавать выгодными нельзя в силу ряда причин. В настоящее время в развитых странах применяется механизмы и технологии четвертого и пятого технологических укладов. Уклад четвертый убавляется, пятый уклад пребывает на подъеме, допускается наличие проявления технологий и механизмов шестого уклада. В Казахстане преобладает в наличии технологический уклад четвертый, ключевым фактором которого является нефть. Ее производство и переработка, наряду с техническими услугами, но добыче также и природного газа, в казахстанской промышленности превышает 60%. Если же брать не только промышленность, но и всю экономику, то доля V-ого уклада скомбинирована менее 1%, доля IV уклада – это порядка 35%, доля III – порядка 65%. Согласно отечественному машиностроительному комплексу – это обозначает необходимость преодоление отставания от мирового уровня на 1,4-2 технологической генерации. Один этап генерации или одно поколение технологического уклада равно 10-15 годам с расширением результативных и эффективных направленностей пятого и шестого укладов [80].

Ожидается реализация широкомасштабного экономического и интеллектуального маневра в решении ряда проблем, таких как:

* сырьевая направленность;
* единая неразвитость предприятия как техническая, так и технологическая;
* внутренний рынок характеризуется невысоким потребительским спросом на продукцию и услуги;
* интеграция с мировой экономикой невелика;
* внутри государства наличие слабого межотраслевого и межрегионального экономического взаимодействия;
* производственная и социальная инфраструктуры не развиты;
* отсутствие эффективной связи между наукой и производством;
* на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы отмечается низкое финансирование и заинтересованность;
* система менеджмента НИОКР не соответствует приоритетным направлениям, целям и задачам адаптации национальной экономики к процессам глобализации.

Данные проблемы заключается в восстановлении и развитии отрасли до технологического уровня, требующий учет производства. Необходимо учитывать увеличение элементов производственного процесса характер их взаимодействия, динамичности и развития в разных параметрах. Практика свидетельствует, что 25-30 последних лет значимость оборудования и машин как объекта производства увеличилась порядка 4-6 раз, а нормативы по производству деталей и сборки умножились на порядок. Необходимо обратить внимание на процесс увеличения номенклатуры производимой продукции с учетом урезания сроков изготовления изделий комплекса группы номенклатурной. Масштаб изготовления товарной группы располагаются в диапазоне – от индивидуальных образцов до серийно-массового производства, однако превалирующим делается мелко- и среднесерийное производство [79, 80]. Рост его эффективности определяет растущие требования к производительности труда и сокращению производственного цикла.

В постановлении Правительства РК от 14 апреля 2010 года № 302 «Об утверждении Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы» [81] утверждена Программа развития машиностроения в стране на указанный период [82], а также комплексный план дальнейшего развития отрасли на 2019 – 2030 годы [83]. В программах отражено как текущее состояние машиностроения в РК, так и проблемы, барьеры на пути развития и ожидаемые результаты роста данной отрасли. Несмотря на имеющиеся трудности развития в стране имеются мотивы и потенциал роста машиностроения, включавший как энергетическую и сырьевую базы, коммуникационную сеть, научный, интеллектуальный, кадровый, производственный и иные виды роста отрасли узловым элементом которых определено государственное управление.

Годы осуществления программы индустриализации машиностроение является статично формирующейся и узловой отраслью: масштабы производства выросли в 3-и раза, собрав 1 трлн. тенге в 2020 году и в первое полугодие 2021 года объем производства вырос на 13,4% и состоит 553 млрд тг., была начата реализация 128 проектов на совокупную сумму 367 млрд. тг. И намечен выпуск 10 работ на совокупную сумму 54 млрд. тг. Сектор машиностроения сохраняет потенциал развития – объем 13 млрд. долларов USA равен импорту продукции машиностроительного комплекса, внутренний же объем производства продукции отрасли образовал выше 3 млрд. долларов, в ввозимой продуктовой корзине доминирует электрооборудование, машиностроение как нефтегазовое, так и автомобильное. В Казахстане работает более 2600 машиностроительных предприятий, создающие рабочие места 64 тыс. человек, продуктивность труда работника которого по отрасли создает 12,4 тыс. долл. USA. Отметим, что 7-8 дополнительных рабочих мест создается организацией рабочего места в машиностроении.

Ускорению развития пока препятствуют системные проблемы: малый конкурентоспособный уровень казахстанских разработчиков, отсутствие изготавливания жаропрочных сталей, изнашивание оборудования, недостаток специалистов что является причиной неполной загрузки. Решение конфликтных вопросов, раскрытие и материализация резервов министерство вместе с ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» ратифицировало дорожную карту по умножению машиностроения на 2019 – 2024 годы и документ был утвержден приказом премьер-министра РК от 26.06.2019 года № 115-р [75]. Карта предусматривает 57 процедур, распределённые по 11 направлениям и их исполнение ожидает рост объема производства и увеличения трудовой продуктивности в 2 раза, экспортного объема в 1,2 раза.

Республика стартовала в выстраивании глобальных цепочек объединённых соединений: совместно РК и РФ были разработаны совместные действия, предусматривающие план действий с ПАО «Камаз», АО «Петербургский тракторный завод» и др.; 2019 год (апрель) создал фундамент завода ТОО «Hyundai Trans Kazakhstan» по генерации автомашин марки «Hyundai»; благодаря партнёрскому сотрудничеству с КНР стартовала заводская работа в генерации шин и двигателей. Итак, на период 2020 года имелось изготовление более 7 тыс. легковых автомобилей, большая часть которых была экспортирована в Россию, Узбекистан, Кыргызстан и другие страны.

Меры государственной поддержки по укреплению производства и по форсированию потребления системно дают результат. К концу 2024 года ожидается увеличение масштабов производства в 3 раза на азе с целевыми индикаторами плана развития машиностроения РК на 2019-2030 годы. Результатами осуществления которого предпологается рост ВДС на 15 трлн. Тенге, приумножение порядка 30 тысяч мест труда показываее рост занятости и увеличение налоговых выплат больше 600 млрд. тенге [82]. При срыве данных факторов вероятна депрессия отрасли уровня 2017 года, когда часть машиностроения в обрабатывающем секторе снизилась с 10,7% до 5%. Повторение данного сценария усиливает изнашививание основного производства, технологической сложности производства и опускаться до уровня, когда производиться станут продукция низкого уровня и/или монтаж готовых на заграничном заводе машин и оборудования. Сутью данного содействия то есть стимулирование иностранного производителя и как следствие нарастает свёртывание капитала в объеме 10-20 млрд. Долл USA ежегодно.

Меры поддержки будут отображаться с условием встречных обязательств другими словами бизнес-обязательства должны быть отоброжать умножение роста масштабов экспортной продукции, расширения месторасположения производства и улучшения процесса его обновления, разработка продуктов ноу-хау, умножения количественной составляющей н предприятии и поэтапный рост отчислений налогов. Преодоление барьеров и реализация проектов в отрасли машиностроения позволит обеспечить целевые индикаторы. Но успешное осуществление проектов в машиностроении зависит от факторов, таких как: присутствия финансирования, логистической, энергетической, коммуникационной инфраструктуры по доступным тарифам, наличие качественными кадрами в отрасли. Стабильный рост машинастроения требует закрепления действий республиканских и институтов местного самоуправления, общественных объединений, финансовых органов, институтов развития, предприятий частных и государственных форм собственности.

Рост машиностроения являет ориентацию на реконструкцию основного капитала механизмом привлечения инвестиций и запускомновых проектов, лидирующая роль в выполнении мер поддержки отвоодится организации по развитию машиностроения. Рост машиностроительного комплекса является интегратором бизнеса отрасли, который способствует содействию участия отечественных производителей, в частности это материализация мегапроектов таких как: строительство дорог, LRT, объектов промышленности организация рекомендует отечественным производителям для участия в проектах. Заметим: Комплексный план развития отрасли узкоспециализирован, но задача документа адресована и на поддержку смежных отраслей. Эффективность институциональной базы является целевым индикатором Комплексного плана развития машиностроения, ликвидации барьеров иминимизации угроз развития отрасли. Учитывая массированную роль машиностроительной отрасли требуется увеличение роли МИР РК по укреплению позиций отрасли. План предусматривает функции узлового органа по реализации политики роста отрасли в стране и включает [83]:

Инфраструктура. Наличие поддержки предприятий в вопросах бэкграунда документации на землю и приближения инженерных сетей, подключение к сети Интернет, обеспечивающие программное обеспечение международных стандартов на период модернизации и строительстве объектов;

Кадры. Организация профессионально-технического образования в сфере машиностроения, рост квалификационных стандартов, анализ и оценка потребности отрасли в кадрах, курсов обучения в деятельности прогрессивных компаний отрасли, формирование тренингов менеджеров за рубежом;

Технологии. Поддержка инструментом субсидирования и грантового обеспечения на рост НИОКР, налаживание процесса цифровизации, исследования взаимодействия ключевых акторов государства и способствование трансферта технологий, обеспечение лабораториями вузов учебными классами;

Внутренний рынок и экспорт. Содействие компаниям отрасли в государственных закупках, формирование тематических конкурсов за рубежом, сопровождение компаний при доступе к сементированию рынка и мобилизации капитала;

Финансирование. Комплектование инструментов и механизмов в части обеспечения денежными средствами кредитования, субсидирования %-ной ставки, лизингового, хеджирования рисков валютных и компенсация расходов по реконструкции;

Межотраслевая кооперация. Формирование паралельных секторов – металлургия это: региональные центры взаимодействия обеспечивают отечественным сырьем развитие литейного и кузнечного производств. Цель усиления координации промышленной политики сподвигает институты развития к объединению в Центр развития промышленности в котором сосредоточены нефинансовые меры поддержки. Меры двухсторонние финансовой поддержки государства выполнятся должны через финансовый институт и требует пересмотра механизма авансирования, которое позволяет заработатьна фондировании под низкие %-ты.

Создание механизма взаимодействия и сотрудничества между акторами такими как государство, бизнес сообщество и Центр промышленного развития обосновано целью разработки политики роста и вопросов развития отечественных предприятий в мегапроектах, а также поиска точек роста машиностроения. Обсуждение, решение возможностей взаимодействия между узловыми акторами отведено Союзу машиностроителей Казахстана (далее – СМК). На настоящее время необходимо усиление актуальности Союза машиностроителей Казахстана в осуществлении мегапроектов таких как: ЛРТ, строительства магистралей, метро и других больших проектов, а также в содействии интересов отечественных машиностроителей.

Значительныс критерии развития машиностроительного комплекса предпологает согласование вердиктов, утверждаемых МИИР РК в вопросе проектов машиностроения в пределах страны с Союзом машиностроителей Казахстана с целью результативного ведения политики роста отечественного машиностроения [84]. Качественное и результативное выполнение проектов местного содержания требует внедрения в отрасли инструментов системы key performance indicators (KPI) местным акторам исполнительной государственной власти (акиматы), семантического филиала министерства и его операторов связи. Добавочные требования KPI включают местные представители СМК в Советы по развитию местного содержания, где они смогут воздействовать на принимаемые решения по вопросам поддержки [85].

Одно из ключевых значений для машиностроения имеет промышленный консалтинг роль которого для малого бизнеса становится узловой наравне с насаждением инновационных технологий в производство. Но в прикладном функционировании значимость данных услуг понимается нев полном объеме топ-менеджерами малых и средних предприятий отрасли. Узловая цель консалтинга состоит как в повышении качества руководства и управляемости предприятием, так и в оптимизации результативности его функционирования и росте производительности труда работника, отбора эвентуальных рынков сбыта и оптимизации расходов. Промышленный консалтинг развит не полностью, имеется незадействованная ниша и при этом его финансирование составляет порядка 50 млрд. тенге в год. Отметим, что для роста машиностроения в стране необходимо проведение следующих видов работ:

* создать полноценный научный Центр металлургии (Карагандинская область, ВКО или Алматы) не далеко от увеличения компаний машиностроения;
* организовать R&D-компании или центры компетенций НТИ, робототехнике промышленности, редкоземельным металлам;
* индуцировать машиностроительные кластеры в регионах с наибольшей концентрации компаний.

В рамках докторского исследования, анализа и оценки факторов Индустрии 4.0 доказано что машиностроительные кластеры должны приступить к зональности внесение новаторских идей в требуемых локальных зонах – в машиностроительном секторе, в промышленности и во всех секторах реальной экономики.

Фискальное стимулирование. Развитие производства требует меры фискального стимулирования производителей, которые включают налоговые льготы и префернции. Предоставление налоговых льгот предоставляет отрасли положительный эффект в сравнении с прямым финансированием, применение дифференцированной налоговой ставки по сравнению с уровнем рентабельности производства ведет к росту отраслевых темпов. Допустим, обеспечение уступки компаниям в машиностроении при уменьшении НДС до 0% (вкупе не осуществляемого в Казахстане оборудования технологического) возможно увеличение в сфере ВДС на сумму 72 млрд. тенге и подоходного корпоративного налога (КПН) до степени эффективности отрасли (8%), предполагается повышение ВДС до 2,4 млрд. тенге. Изменение налог на добавленную стоимость (НДС) это конструктивный механизм форсирования развития отрасли, позволяющий во-первых, не использовать бюджетные интервенци, во-вторых, рост ВДС облегчает неполучение налога и в-третьих, ростет оборотный капитал.

Фискальные исключения учтены Налоговым Кодексом в автомобильной промышленности, благодаря чему налоговые льготы для остальных секторов машиностроения могут быть применены на базе экспансии нормы для всей отрасли, а также льготы налоговые могут использоваться в обмен на требования встречные. Нами было отмечено, что одним из проблемных вопросов машиностроителей РК является недостаток средств оборотных [86]. Стимулирование производителя отечественного требует отвести кредитование операционной деятельности на условиях льгот, масштаб которой допустит отечественные предприятия к ускоренному выполнянию требований по контрактам поставок машиностроительной продукции. Вычисления объяснили, что результат создаст:

* на 1% увеличения види внешнего финансирования ВДС машиностроения покажет рост на 0.87%;
* на 1% возрастания кредитования прагматическая насыщенность вырастет на 6.4%.

Обеспечение кадрами сектора машиностроения. Формирование человеческого капитала и его кадровое назначение являются узловым фактором производства. Проведенный анализ показад, что несмотря на высокое количество специалистов, имеется надобность в качественных кадрах и это связано с модернизацией эксплутоционных компаний, организацией новых производственных мощностей и уклада технологического, изменений демографической ситуации и др. Рост человеческого капитала в повышении конкурентоспособности отечественного машиностроения является проблемными вопросами.

Отрасль страдает непростой транзит развития выпуск из фазы кризиса, примазываться к модернизированной работе и восстанавливая интеллектуальный потенциал. Рост национальной экономики в ближайшей перспективе должно сопровождаться ростом машиностроения, позволяющее умножить уровень автоматизации и механизации на предприятиях промышленности и умножить производительность труда как в самом машиностроении, так и в смежных, паралельных отраслях страны. Решение данной задаи акцентирует внимание на наличие высококвалифицированных кадрой являющееся фактором успеха развити отрасли и национальной экономики в целом.

Известно, что квалификация трудовых кадров требуе постоянного развития. Распад СССР, обретение независимости, произошедшей разрыв производственных связей, экономическое ослабление, формирование дисбаланса по направлению добывающей отрасли стали базой кардинальных изменений и в структуре снабжения кадрами, и в отраслевой привлекательности для кадров. Официальная статистика свидетельствует что согласно секториальной оплаты труда в привлекательными остается сектор финансовый и добыча полезных ископаемых.

В настоящее время готовые людские ресурсы обладают возрастом от 40-45 до 65 лет – постарение и природная понижение [44, 85]. В реальном секторе на предприятиях задействованы специалисты предпенсионной и пенсионной эпохи и создает порядка 50-70%, что подтверждает наличие серьезной угрозы. Текущей уровнь кадровой специализации через 5-10 лет смещения устаревающих квалифицированных специалистов наметится уменьшение качества производимой продукции. В документах, которыми владели станочники, слесари, сварщики, термисты и прочие технические кадры указаный уровень специализации не соответствовал требованиям. Решение текущей задачи велось предприятиями локальными методами, такими как: подготовка молодых специалистов и осуществление персонального обучения, внутреннее смещение специалистов между предприятиями. Данные методы имеют отрицательный эффект в подготовки кадров, во усилении трудовых традиций и преемственности покалений. Результатом является задача возобновления профессионально-технических училищ (ПТУ) для репродукции рабочей силы, требуется план целостного, технического обучения молодежи и студентов и это влияет на все уровни и направления обучения специалистов – технической, средне и высшетехнической квалификации (инженеры, конструкторы и др.).

Учитывая объем знаний по сектору машиностроения исполнение рабочих, профильных обязательств показал рост подготовки специалистов технической и среднетехнической квалификации и усилить акцент на естественных науках и профильных программах и умножить внимание на организацию контроля качества знаний. Качество знаний высшего технического персонала требует углубленной программы освоения в технических вузах профильных дисциплин. Это рост качественной подготовки мастеров в период обучения.

Итак, совместно с образовательными программами в подготовке специалистов уровня бакалавриата и магистратуры со специализацией, возможно дополнение или внедрение системы специалитета, к примеру профильные ВУЗ-ия России с выпуском диплома. Выше отмечалось, что в условиях рынка МСБ не выгодно вести освоение низкоквалифицированной рабочей силы до уровня необходимого и имеются ситуации, при которых юридические лица МСБ используют услуги центров переподготовки. Но в настоящее время и преподавательский состав центров переподготовки кадров имеет низкую квалификацию. Нехватка квалифицированных кадров является сдерживающим фактором результативного развития машиностроительного комплекса и внедрения инструментов Индустрии 4.0.

Решение данного вопроса сталкивается с созданием эксперементального проекта «Центр компетенций» на основеучереждения образования, позволяющего и подготовку поколения кадров до 40-лет на высоком уровне и переподготовку, повышение компетенций сотрудников предприятий. Реализация данного проекта требует вовлечения всех акторов машиностроительного комплекса – и бизнес-структур, и сообщество НИР, и гос.структур, финансирование которого образует 10 млрд.тенге. Результатом исполнения этого мероприятия интерпретируется самоокупаемость и перспективность долгосрочного использования, успешная реализация которого предпологает трансфокацию в границах территории всего Казахстана.

Роль ментора Центра компетенций должна быть закреплена за Союзом машиностроителей Казахстана, как узловой ассоциации в отрасли. Обучение в Центре может проводиться для следующих категорий кадров [87]:

* действующие сотрудники которыт требуется прохождение повышения специализации / переквалификации;
* обучаюие ВУЗ-й приобретут технологические компетенции Индустрии 4.0 + IT;
* подрастающее поколение, стартующие в построении карьеры могут пройти обучение актуальным навыкам (ТиПО).

Эффект от этого мероприятия ожидается в следующем формате:

* реализуется профподготовка кадров для отрасли;
* разработка корреляционных форм повышения конкурентоспособности;
* структуируется система роста компетенций рабочих кадров.

Отсутствие школы машиностроителей в Казахстане требует решение этой задачи и апробации в отрасли с позиций МОН РК. Увеличение качества образовательного процесса взаимодействует с помощью государственного уровня с информатизацией и автоматизацией роста репутации рабочих специальностей и инженерно-технических кадров.

Официальными ведомствами надлежит формирование, утверждение и осуществление мер, которые направлены на востребованность технологических кадров различного компетентностного уровня. Формирование взаимодействия учебного процесса между производством и учережденем образования необходимо в развитии рынка труда. Многие учебные заведения при формировании образовательных программ характеризуются отсутствием координации работ с планированием деятельности компаний реального сектора и актуализирует его решение. К примеру для учереждений среднеспециального и проф.образования имеется актуальность гражданского обеспечения с юр.лицами промышленной сферы. Разработка образовательных программ актуализирует рост качества проф.подготовки и професиональной специализации, запрошенные рынком труда. Юр.лица сектора обрабатывающей промышлнности показывают наличие барьеров в поиске кадров и зарождается необходимость [87]:

во-первых, наличие потребности в создании направление переподготовки кадров на базе Центров, а также необходимо проведение независимой экзаменации студентов для установления уровня и качества знаний;

во-вторых, инициирование сотрудничества учереждений образования с юр.лицами обрабатывающей промышленности и с сектором машиностроения в частности.

К примеру, договор о сотрудничестве карагандинского ТОО «Казэнергомаш» с Темиртауским учереждением оразования об организации учебных практик на предприятии и под руководством мастеров. Итогом будет возможность для предприятия отбора студентов для производства с целью замещения выбывающих кадров. В решении данного вопроса значимо финансирование процесса обучения, которое состоит из активов государства и активов предприятий машиностроения. Требуется поощерение финансирования активами предприятий, которым требуются кадры. Данное поощерение возможно формированием и организацией стажировок перспекивным обучающим на производстве предприятий с использованием иапробацией навыков на высокотехнологичном оборудовании. Совмещение практической деятельности и учереждений образования позволяет достигать успехи в специализации и переподготовке мастеров учётывая потребности. Рациональная и взвешанная кадровая политика уменьшит затраты юридических лиц машиностроения, свернув лаг посреди приема сотрудника и стартом вклада в ценовую политику компании [88].

Институтам по профилю управления рост расширения машиностроения целесообразно проанализировать следующие возможности:

1) рост уровня технического грамотности студентов и молодых обучающихся требует организации уровня грамотности;

2) выявить механизмы аутсорсинга бизнес-структур и производств отрасли в установлении микроклимата для дополнительного ликбеза молодых обучающихся по соответствующим специальностям;

3) рассмотреть внештатную финансовую\иную материальную стимуляцию переподготовленных экспертов технических специальностей при адаптации на производстве вне зависимости от юридического лица;

4) сформировать реестр технических класификаций для оборонного сектора и количества кадров, служащих возмещению необходимости в кадрах профильным предприятиям.

Наличие грантовых мест технического направления находится на удовлетворительном уровне для машиностроительного комплекса. Выпускники учереждений образования технической специализации обладая достаточными удовлетворительными знаниями в секторе IT программ, не имеют навыком и умений их апробации и опыта по металлообработке служащей костяком машиностроения. Денивеляция подтверждает, что парк станков учереждений образования претендует на обновление тогда как подход к мощностям прикладным настоящих предприятий ограничен или не регулируется органами гос.управления. Итак, узловым элементов машиностроения определен кадровый состав, запрашивающий внимание с позиций ведомств по профилю.

Расширение на рынке машиностроения мер усовершенствования. Анализируя особенности реализации машиностроительного комплекса можно резюмировать, что производственный уровень коррелирует с имеющимся основным фондом. Период индустриализации продемонтрировал реализацию проектов, которые показали рост объемов производства до 5,6 млрд долл. USA в 2013 году. Статистика демонстрирует, что транзит на высокие технологические переделы текущего финансирования отрасли недостаточны. Инвестиционный уровень в базовый капитал юр.лица допускает возмещение отраслевого износа. Допустим, в 2015-2016гг. 63% капиталовлложений рассматривались в напралевении амортизации основных фондов в сравнении с 2011 годом это показател был на уровне 32%. Резюмируя отметим необходимость объемного финансирования отрасли использованием иннструментов кредитов с льготными условиями платежа, внутренних капиталовложений государственных и частных с целью преобразованя и новации базовых фондов. Проведенные выкладки подтверждают, что на макроуровне достижение целей по росту масштабов производственного цикла продукции отрасли к концу 2024 года в 3 раза требует добавочного распределения в размере 1 816 млрд. тенге при поддержки уровня вложений в ОК 2017 года. Авансирование формирования машиностроения должно применяться и за счёт государственных, и за счёт частных средств.

Мировая практика свидетельствует что 1 доллар государственных средств распологает к приросту 5-ти частных вложений [54]. Потому требуется использование государственных вложений для зарождения условий и аутсорсинга частных капиталовложений. Инвестиции государства ожидают значительного увеличения на первом 3-летнем этапе их реализации и соблюдения плана развития машиностроения, в следующие годы разработанная база покажет рост объемов инвестиций за счёт частных средств. Вложения в капитал основной машиностроеного комплекса за счёт государственных финансов на 80-90% планируется к исполнению на основе возврата за счёт роста выплат налога, добавленной стоимости, построения паралельных секторов и отраслей и создания новых вакансий.

В свете залоговой перегруженности предприятий эффективным инструментом в отрасли является лизинг, который с начала 2020 года представляет апробацию по этапам программы с корректировкой 50 приоритетных проектов для реализации и повышения эффективности производств. Данная цель обеспечивает ежегодных 10 проектов и требуется субсидирование с условиями льготного лизинга. Модификация 100 выбранных предприятий машиностроения с апробацией процесса цифровизации иадаптации типом револючии четвертой в промышленности является мерами по развиию фондов машиностроения и при котором данное льготное ежегодное планирование будет осуществлятся за счет льгот через квазигосударственные структуры.

Исполнение этих мер в рамках Плана микроуровня рекомендует применение очередного алгоритма: первоначальный этап – это выбор одного предприятия в следующих населенных пунктах: Петропавловске, Караганде, Павлодаре, Усть-Каменогорске, Алматы, Костанае, Уральске, Актау, Атырау, Актобе и Шымкенте, решение выбора должно быть совместное – МИИР РК, Мин-во НЭ РК и ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана». Изучение потребностей и рекомендаций предприятиям требует сотрудничества международных инжиниринговых производств. Итоги аудита порождают необходимость разработкидвухгодичного плана модернизации предприятий отрасли на которую предпологается выделение до 4 млрд. тенге. Отметим, что в России к примеру есть порядка 500 инжиниринговых компаний в секторе преобразования предприятий машиностроительного комплекса, одноко в Казахстане не имеется ни одной фирмы с данным видом услуг. Претворение механизма предпологает результат сигнала машиностроителям, об уровне заинтересованности государства к вопросу модернизации отрасли.

Модернизация даст рост конкурентоспособности отечественных производителей. Апгрей санкционирует выход на пополнение мощностей заводов потому как частая недозагрузки ОТП является причиной низкой конкурентоспособности. Дополнительным фактором роста является то, что компании умножат свои емкости порядка 20-30% и производительность труда, что в итоге санкционирует разрешить множество проблем таких как: умножить сосредоточение производимой продукции, увеличить масштабы производства, приумножить отечественное содержание и пр.

Расчеты ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» свидетельствют об итогах процесса модернизации и что на заводах высвободятся около 40-50% оборудования старого такого как универсальные станки, высвободятся рабочие вакансии. Затем допустимо достижение мероприятий: оборудование старое требует ревизирования, допустимое к использовонию оборудование требует ремонта, в меру своих сил модернизации и транзита в обеспечиваемые в с\х машинотракторные станции (МТС). Высвобождаемым работникам, сотрудникам рекомендуется переход на новое место работы в МТС. Ключевым фактором развития сферы является мера поддержки организации и форсирования основных отраслей. В настоящее время имеется в наличие потребность в базовых производствах для содействия роста проектов в отрасли:

* литейный завод мощность не менее 300 тыс. тонн в год;
* производство кузнечное и производство горячей штамповки;
* производство модернизированных общемашиностроительных изделий.

В настоящее время известность и актуальность имеют мини-литейные заводы с их высокой эффективностью в сопоставлении с крупными производственными секторами, имеются тысячи мини-заводов разных модификаций и с различной производительностью продукции. Преимуществами, которые способствуют формированию мини-металлургии, – это реакция на изменяющийся фактор спроса на продукцию, возможность исполнения заказов небольших объемов для покупателей. Данные World Steel Association (WSA) предполагают увеличение спроса на сталь. Поэтому увеличится и значимость института коллоборации для возможной кооперации внутри отрасли основополагающих юридических лиц машиностроения с целью удовлетворения материалов и комплектующих инструментов для выпуска необходимой готовой продукции. Центр базовых производств будет являться решением данного вопроса в регионах с концентрацией машиностроительных заводов – потребителей металлургической продукции.

Отечественными машиностроителями производится закуп от 1,5 до 2 млн. тонн металла в формате плоского и фасонного проката и труб. Отсутствует выпуск выскокого качества стали поэтому казахстанские предприятия машиностроительного сектора зависят от импорта и это приводит к рискам выпускаа ОТП. Вопрос покупки импортной металургической продукции своидтся к тому, что металл закупается через посредиков и цена металла расте от 30% до 40%.

Казахстанское машинотроение не владеет вероятностью приобритения металла напрямую. Это объясняетя тем, что производители металла продают их повагонно и в вагон грузится металл одного сорта. Отметим, что вагон металла равняется 60 тонн, однако данный вес металла одного сорта не требуется ни одному предприятию. И потому производители в Павлодарской области выразили желание сформировать центр базовых производств сообща то есть скооперировавшись. Но у данных производителей отсутствует институт коллаборации и технико-экономическое подтверждение целесообразности проекта и потому имеется неопределенность и риски принятия решения. Организация таких центров умело бы снижение стоимости сырья в среднем на 30% и, соответственно, цены на готовую продукцию. Заурядно стоимость металла готовой продукции равняется от 20% до 40% и потому снижение цены металла на 30% обусловить уменьшение стоимости на изделия в границах от 6-12%. Центры основных производств требуют разработки оборудования для резки металла. К ним относят пилы, лазерная, гидроабразивная и плазменная резка. Извлечение заявки на металл от фирм машиностроительного сектора требуется раскрой металла. Получение заявки на металл от нескольких юридических лиц дает возможность раскроить металл эффективным способом. Центры формируются по принципам:

* акционерами\участниками создания центра в форме АО или ТОО могут быть потребители металла;
* уставной капитал при формировании центра состоит из 30%, который вносится в качестве части капитала потребителя;
* наличие равного количества голосов потребителей металла при вердикте вопросов деятельности центра.

При осуществлении проектной деятельности по созданию региональных центров производств базовых требуется руководство СМК как интегратора отраслевого бизнеса. При исполнении данного примера на основании вышеобозначенных центров требуется создание электросталеплавильного завода по изготовлению легированных сталей общей мощью до 1 млн. тонн с целью погашения нужд кроме предприятий машиностроения, но и рассматривать необходимость иных участников рынка.

Практикой государственного строительства электросталеплавильных комплексов владеют в Европе а имеето это миниметаллургические заводы силой от 50 тысяч до 2 млн.тонн, минизаводов интенсивностью от 10 до 50 тысяч тонн и нано-заводов мощью до 10 тысяч тонн. Приобретение и закуп стали Казахстаном осуществлялось в России, в частности это ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», ООО «ВизСталь» и ОАО «Северсталь». Одномоментно для удвлетворения потребностей казахстанской фирмы Alageum групп имеется надобность построения минизавод мощью 20-40 тысяч тонн стали электротехнической и стоимость строительства завода равняется 30 млн. евро. Резюмируя отметим, что требуется активизация производственного цикла электротехнической стали с целью удовлетворения нужд ОТП и рациональности строительства завода или в СЭЗ г.Шымкент или в г.Кентау поблизости с потребителями данного товара.

Дополнительным устремлением поддержки роста производств машиностроения будет являтся хеджирование валютных рисков. Анализируя волантильность тенге и изменение производственного объема в периодс 2006 по 2016 гг., который свидетельствует, что рост волонтильности отрициательно влияет на все отрасли обрабатывающей промышленности. Отрицательно влияют на машиностроительную отрасль промышленности «скачки» валютного курса, и это влияние в большей степени показано именно в данной отрасли и последствия данных скаков отражался на снижении и долгом периоде возрождения объема производства до прежнего уровня. Объяснение зависимости дается такими факторами как [77]:

* страны развивающиеся ввозят машины и оборудование из развитых государств. Инвестиционные решения компаний взаимоувязаны с волатильностью валюты – эффективность инвестиций после ослабления курса;
* закуп оборудования учитывая понижение на рынке внутри страны платёжеспособного спроса – как в случае девальвации, так и на внешнем рынке – в случае ревальвации;
* динамика курса валютного проецирует внезапность доходности предприятия. Рост риска изменчивости предприятия снижает производство, в случае если в государстве отсутствуют инструменты страхования рисков;
* торговля промежуточными товарами составляет более 50% в разрезе мировой торговли.

Отметим, что производители пользуются услугами нескольких поставщиков разных государств поэтому притупление валюты национальной воздействует на стоимость производимой продукции, как следствие на платежеспособный спрос, масштаб реализации и прибыль\убыль т.е. финансовый результат. Независимо от низкой интегрированности республики в цепочку добавленной стоимости выпуск продукции отрасли машиностроения обусловлен ввозом комплектующего сырья и потому владеет малой локацией. Потому в ряде секторов этот показатель имеет узловую значимость и воздействие на объем производства.

Исходя из вышеизложенного разработка механизма хеджирования валютных рисков посредством форвардных контрактов при приобритении средств производства компаниями отрасли машиностроения является несомненно первичным. Решение сложностей развития производства обосновано использованием проектов, подрезделенные на категории товаров:

1. категория потребительских товаров к которой относят бытовую технику – это холодильники, телевизоры, телефоны, средства связи, компьютеры и комплектующие к ним товары – это счетчики и датчики, осветительные устройства, автотранспортные средства и пр.;

2. категория креативной индустрии содержащая электрооборудование, сельхозтехника и комплектующие, строительная техника, подвижной состав и комплектующие, технологическое оборудование и пр.

Финансовая содействие финансового института акцентирует работу институционального органа, Центра развития промышленности, СМК, АО «КазахИнвест» по проявлению приоритетных схем, поиску и привлечению инвесторов и, стартуя с 2020 года ежегодно планируется предоставление не меньше 10 проектов. Тем не меннее масштаб ввозимого товара машиностроительной отрасли составлет 11 млрд. долл. США, с структуре которого первенствуют такой ассортимент товаров как: автотранспортные средства и запчасти, электронная техника, полноповоротные машины, станки и запчасти и т.д. Отметим, что казахстанская номенклатура изделий машиностроительного комплекса специфична, нацеленная на сатисфакцию нужд компаний в нефтегазовых, горнометаллургических, энергетических, строительных и агропромышленных секторов промышленности. В 2011 году был проведен анализ установления продуктовой корзины отраслей обрабатывающей промышленности, являющееся сбытовыми отраслями как на уровне внутреннего рынка, так и на уровне внешнего рынках согласно реализации задачи экс-Главы Государства Н.А.Назарбаева о разработки «Единой карты приоритетных товаров и услуг», утративший силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 сентября 2022 года № 701 [89]. ЕКПТУ являясь плановым инструментом индустриально-инновационной системы и демонстрирует перечень товарных групп, которые владеют конкурентными стратегическими преимуществами для отечественного производства в республике и обоснованны в разрезе приоритетного сектора национальной экономики, а также являются приоритетами для поддержки государства. ЕКПТУ является ориентиром заинтересованным сторонам к которым относится МИР РК, акиматы, бизнес, инвесторы и пр. Принятие решений с участием ЕКПТУ по вопросам участия в индустриальном и инновационном процессах в РК и сосредоточении програм индустриализации на товарных группах допускает концентрацию ограниченных ресурсов на приоритетных производствах.

Годы индустриализации Единая карта приоритетных товаров (ЕКПТ) допустило самостоятельность развития бизнес-структур и акцентировало внимание на принятии ряда совместных решений с государством, которые содействовали росту определенных видов производств на территории республики с целью оснащения внутреннего рынка и экспорта на внешние рынки. Примерами служат проекты [74]:

1. проект строительства завода по выпуску ОСБИ плит ТОО «Мелисса»;

2. проект создания сеялок поколения «Алтын Дән» (машиностроение) АО «Агромашхолдинг»;

3. проект выпуска гидроцилиндров (машиностроение) ТОО «Гидравлика СтройДорМаш»;

4. проект налаживания выпуска медных труб с мощью 13 тыс. тонн в год ТОО «Темір мен Мыс»;

5. проект строительства выпуска алюминиевой фольги, профилей из алюминиевых сплавов мощностью 8 тыс. тонн в год Alcomet (Болгария);

6. проект выработки труб для нефтегазопроводов, сваренных под флюсом ТОО «Павлодарский трубопрокатный завод».

Вышеперечисленный перечнь проектов представляет интенсивную результативность анализа ЕКПТУ в вопросе реализации проектов инвестиционных.

Рост спроса на продукцию машиностроения в Казахстане обусловлен условиями осуществления комплексного плана развития, качественно сформированной институциональной структурой и пакетом мер поддержки государства по усовершенствованию факторов производства, а также государственная политика стимулирования спроса. Мерами поддержки со стороны государства являются следующие:

* обновление основных средств;
* цифровизация процесса производства;
* повышение производительности труда.

Основным критерием политики обозначен критерий прозрачности и стабильности программы с утвержденными сроками\этапами выполнения. Уровень соответствия критерию прозрачности отраслевые предприятия могут планировать горизонт капиталовложений, приток привлечения денежных средств или оценивать целесообразность вложений с минимальными рисками. Форсирование спроса обусловлено следующими факторами:

1. *Рост новых секторов*. Республика активизирует процесс закупа продукции новых отраслей национальной экономики, в целях изучения нового рынка уменьшается затратная часть предприятий отрасли создается устойчивая клиентская база для стимулирования процесса диверсификации и увеличения технологической сложности

2. *Эффект развития смежных отраслей экономики*. Наличие мультипликационного эффекта в сопостовлении с иными отраслями обрабатывающей промышленности у отрасли машиностроения наличие большого эффекта. Поэтому его рост даст импульс как к дальнейшему развитию отрасли, так и транзиту новые переделов в металлургии. Новыми гранями развития которого является производство модернизированных видов сплавов, литейного производства, АПК – преобразование сельскохозяйственного и технического парка, в разрезе железнодорожного транспорта – переоборудование товарного состава, качественный рост кадров.

3. *Гибкость масштабируемый эффект*. Данный эффект масштаба инициируется с позиций использования инструментов спроса, использования государством эффекта масштаба через уменьшение средних затрат, достижения точек безубыточности пока не будет устремлен необходимый объём навыков выхода на конкурентный уровень развития бизнеса. В настоящее время имеются в наличии инструменты активизации как внешнего, так и внутреннего спроса на продукцию made in KZ:

*4. Кредитование и субсидирование %-ной ставки*. Сохранение сектора производства за счет выделения 34 млрд.тенге на период спада с 2015 по 2017 гг. На кредитование автопрома. Результативность и эффективность этого инструмента, который стимулирует внутренний спрос и дозволяет расти объему денежных средств по программе субсидирования и кредитования %-ной ставки. Следовательно эффектом масштаба предпологается рост продаж в автомобилестроении и СХ машиностроении. В случае кредитования min-ный объем производства, способствующий автолокализации и усилению компетенции страны в секторе, состоит 100-150 тысяч автомобилей в рамках одной платформы. Этот показатель достигается в течении определенного срока при стабильном финансировании. Сравнивая уровень автомобилизации страны с РФ, Восточной Европой и развитыми странами и отмечая что уровень его является низким и требуется субсидирование %-ной ставки при приобритении тракторов и комбайнов.

*5. Лизинг*. Инструмент «лизинг» является эффективным как в развитых, так и развивающихся странах, но в Казахстане рынок лизингового финансирования не работает на требуемом уровне. Фактически этот механизм дозволяет умножить масштаб производства и его объем в некоторых сектрах машиностроения и умножить техническое состояние ряда иных отраслей. К примеру, узловой задачей АПК определен уровень изнашиваемости сельхозтехники, срок которого 15 лет. Отметим, что 148 тысяч тракторов (это 16%) и 40 тысяч комбайнов (это 46%) гарантийный срок которых менее 15 лет. Такую же сложность имеется и в ж\д транспрте: износ подвижного состава показывает что износ локомотивов – 64%, пассажирских – 58% и грузовых вагонов – 46%. Тем не менее изношенность сельскохозяйственной техники и товарного состава, производство машиностроения сельскохозяйственной и железнодорожного состава находится на низкой степени развития. В период активности секторов республика производила не более 2 тысяч тракторов, комбайнов и железнодорожных вагонов. Данный объем выпуска препятствовал возраждению техического парка, выходу на уровень положительной рентабельности, локализации выпуска машинных компонентов. Резолюция данного вопроса в эффективном механизме финансирования лизинга с допустимыми %-ми ставками, хотя он сам надобность имеет в финансовом увеличеии до 200 млрд.тенге ежегодно, причем до 2024 года включительно.

*6. Меры по продвижению экспорта*. Продвижение продукции «made in KZ» на внешние рынки требует форсировать инструмент стимулирования спроса на внешних рынках в части роста его привлекательности и линейки ассортимента услуг, т.к. астоящие агрегаторы не задействуют весь потенциал. Поэтому рост вывоза продукции требует внедрения дополнительных продуктов экспортного капиталовожения и мер по снижению издержек экспортера. Требуемый масштаб кпиталовложеий по этому инструменту составляет 60 млрд. тенге ежегодно.

Корректируемые закупки – это инструментальное средство отечественного производителя негарантирует рост объема продаж в секторе закупок государства, в сфере квазигосударственных закупок, недропользователей и хозяйствующих фигур естественных монополий, способствует технологическому росту сквозь отраслевые, международные и прочие стандарты. К примеру можно отметить требования военных агентств USA, которые через детализированные технические характеристики устремляли развитие науки и технологий отраслей по направлению производства компьютеров и полупроводников. В настоящее время политика закупок побуждает к сдвигу в развитии механизма, правил инорм реализации тендеров, сертификации, апробации отраслевых стандартов;

*7. Требования по местному содержанию*. Нами выше было освещено как удовлетворяется за счет вывоза (это порядка 95\84%) продукции нефтегазового и горнорудного секторов машиностроения. Отметим, что некоторые крупные недропользователи имеют льготы при ввозе, что делает ввозимую продукцию конкурентоспособной. Тем более что программа импортозамещения сосредоточивает внимание на соблюдении требований по местному содержанию. В настоящее время емкость машиностроительного рынка в республике превышает 13 млрд. долл. USA. Отметим, что в традиционных отраслях экономики республики таких как нефтегазовый и горнодобывающий сектора превосходит применение вывозимой продукции над ввозимой. Так, в нефтегазовой сфере на 1 долл. USA продукции отечественного рынка приходится 6 долл. USA продукции иностранной, в горнодобывающем секторе – 1 к 20 долларов USA.

Повышение качества выполнения проектов местного содержания в машиностроительном комплексе требуется использование систему KPI для top-менеджмента местной государственных органов, структурных подразделений министерств, его операторов и в квазигосударственных организациях. При центральных звеньях предприятий организация рабочих групп является первоочередной задачей, которая отслеживает выполнение требований местного содержания. Вспомогательно СМК вводит собственных представителей в эти создаваемые рабочие группы, обратить внимание необходимо на реальное осуществление политики импортозамещения продукции, которую допускают к замене за счёт внутреннего производства учитывая технологическую сложность продукции, возможностей выпуска на отечественных заводах, наличия сырья и кадров. Вне зависимости от мер поддержки импортозамещения в границах обеспечения контрактов долгосрочных требуется установка условий встречных обязательств. При невыполнении которых имеется право отмены льгот и преференций, которые были даны компании.

*8. Долгосрочные контракты (оффтейк-контракты)*. Внимания заслуживает потребность осуществления соглосования долгосрочных договоров в закупках квазигоссектора, недропользователей, субъектов естественных монополий, государственных закупках. Поэтому здесь актуально использование подходов реализации оффтейк-договоров при подписании меморандумов о соглашении с инвесторами, законодательно необходимо закрепить иутвердить отказ от производимой в перспективе продукции и обяззаност полной оплаты заказчиком за весь период их поставок. Данная мера санкционирует уменьшение рисков для инвесторов при открытии бизнеса в машиностроительной отрасли республики, потому как привлечение инвесторов и координация действий по организации производств высококачественной продукции на заводах Казахстана являются узловой задачей плана развития машиностроения.

*9. Техническое регулирование*. Одна из задач – детализированный анализ вопроса умножения уровня регулирования технического контроля, интенсификации ряда требований по защите внутреннего потребления от ввозной продукции. Например, регулирование техническое является инструментом защиты внутреннего, национального рынка от дешевого ввозмого товара. Требуемый объем ассигнования комплектов по удовлетворению спроса аккамулирует порядка 360 млрд. тенге ежегодно до итога 2024 года. Данный масштаб допускает увеличение выпуска и экспорта выпускаемой продукции отрасли до плановых масштабов, усовершенствовать качество и навыки, требуемые для транзита на новый этап развития. Бюджетирование роста машиностроения на время 2019-2024 годов включает ежегодно 520 млрд. тенге. Данная сумма включает ускорение спроса на товары отечественного производства, стимулирование денежного воздействия производителей мерами льготного кредитования, продвижение экспорта, формирование базы для наращивания ккачественных кадров нового поколения и пр.

*10. Эффекты реализации мер государственной поддержки*. При выполнении мер поддержки государством планируется достижение целевых индикаторов комплексного плана, в частности, это рост масштабов производства в 3 раза к концу 2024 года, прирост ВДС основанный на 15 трлн. тенге; увеличение занятости на уровень 30 тысяч рабочих мест, возрастание налогов – на более 600 млрд. тенге.

Меры поддержки планируют выдаваться с условиями встречных обязательств. При этом обязательства бизнеса соприкоснуться с ростом объемов экспорта продукции производимой, расширения локализации имодернизации производства, апробация ноу-хау продуктов, увеличения количества рабочих мест и поэтапного роста налоговых отчислений.

3.2 Приоритетные направления развития предприятий машиностроительной отрасли и механизмы обеспечения эффективных структурных преобразований

Наиболее актуальные проблемы сферы машиностроения сгруппированы следующим образом:

1. Низкий уровень в поддержке государства, наличие ограничений законодательных не санкционирует активного развития национальным, отечественным предприятиям. Решение данных проблем дозволяет прямое участие государства в создании предприятий машиностроения, доминирующие в государственной собственности. Полезен опыт КНР, правительство которого финансирует из бюджета все лидирующие машиностроительные корпорации, являющиеся фактором роста сектора, развития экспортоориентированных производств и снижению импортной зависимости государства.

2. Заключенные ранее Соглашения о разделе продукции (СРП) отчетливо не прописали обязательства инвесторов в части казахстанского содержания в проектах, осуществляющееся на территории страны. Итак, необходимы проекты, снижающие объемы импортируемого оборудования, а его выпуск может быть освоен машиностроительными предприятиями РК. Решение данной проблемы требует дополнений в ранее заключенные СРП. И во вновь заключаемых Соглашениях надо четко прописать обязательства инвесторов по увеличению доли участия казахстанских товаропроизводителей в поставках технологического оборудования. При этом должен быть обеспечен жесткий контроль уполномоченных органов за проведением конкурсных процедур в соответствии с законодательством РК. Принятие этих мер способствует росту объемов заказов отечественных товаропроизводителей, увеличению загрузки мощностей, созданию дополнительных рабочих мест, значительному расширению налогового поля.

3. Малоэффективная государственная поддержка программ технического модернизации предприятий требует разработки специализированной программы, которая предусматривает варианты материализации бюджетных инвестиций с помощью наличия государственной доли в уставном капитале предприятия. Финансирование осуществляется за счет государственных программ согласно опыту европейских государств либо ввиду капитализации уставного капитала. Это бы способствовало ликвидации технологической отсталости предприятий, созданию современных машиностроительных производств мирового уровня.

4. В сфере машиностроения в республике практически полностью отсутствует система координирования осуществляемых инновационных разработок. Ранее разрабатываемые национальными компаниями АО «КазМунайГаз» и АО «Қазақстан темір жолы» программы не имели законодательной поддержки и финансового обеспечения. Кроме того, в стране практически отсутствуют НИИ, конструкторские бюро, занимающиеся созданием новых перспективных видов оборудования и техники. Для решения этой проблемы необходима разработанная система государственного финансирования, осуществляемая через: налоговые преференции, льготные кредиты; программы сотрудничества НИИ, вузов, Национальных компаний и предприятий; прямое финансирование и стимулирование разработки и производства современной наукоемкой продукции. Научно-технические целевые программы значительно помогли бы координации национальных инновационных разработок; требуются изменения в Налоговый кодекс по освобождению от НДС оборотов по реализации услуг, связанных с выполнением опытно-конструкторских и научно-технических работ. Осуществление этих мер ускорит проведение НИОКР и сократит сроки освоения новых видов современной конкурентоспособной продукции, повысит числа разработок прикладного характера, исключит дублирование исследовательских тем, экономию средств предприятий и бюджетных.

5. В республике не создана эффективная система поддержки и стимулирования потенциальных экспортеров наукоемкой машиностроительной продукции. Созданные и создаваемые структуры АО «ФНБ «Самрук-Казына», в том числе АО «Корпорация по развитию и продвижению экспорта», кроме сбора различной информации, подготовки каталогов экспортной продукции и реестра действующих экспортеров, осваивать другие направления не планируют. Для решения этой проблемы надо задействовать комплекс мер с учетом зарубежного опыта и практики, применяемой правительствами развитых европейских и азиатских стран по стимулированию экспортного потенциала и выходу на внешние рынки отечественных машиностроительных предприятий, в том числе через [77]:

* оказание результативной консультационной и юридической поддержки предприятиям-экспортерам за рубежом относительно предоставления на безвозмездной основе информации о состоянии местных рынков, изменениях в законодательстве страны предполагаемого экспорта, поиске потенциальных заказчиков (партнеров), в сертификации продукции;
* законодательное ограничение ввоза продукции производственно-технического назначения, имеющих национальные аналоги, в т.ч. путем установления высоких ввозных пошлин (применяется правительствами Бразилии и Китая, не взирая на членство в ВТО);
* разработку системы государственных контрактов на закуп у отечественных товаропроизводителей определенных видов наукоемкой продукции, в частности, буровой и специальной нефтегазовой техники, с последующей реализацией ее в странах-партнерах Казахстана по ШОС, ЕврАзЭс;
* разработку механизма прямой компенсации затрат из государственного бюджета экспортеру на продвижение продукции на внешние рынки;
* создание эффективных лизинговых механизмов экспорта наукоемкой продукции машиностроительных предприятий на основе государственной поддержки;
* создание благоприятного климата для привлечения инвестиций в машиностроительную отрасль;
* предоставление производителям экспортоориентированной продукции льгот и преференций в части обложения корпоративным подоходным налогом по нулевой ставке.

Можно уверенно предположить, что вышеперечисленные меры дадут положительный эффект: активизируют работы по выходу на внешние рынки и привлечению в сектор машиностроения модернизированных технологий и оборудования с целью снижения ввоза и роста экспорта продукции машиностроительной. Однако дальнейшее развитие машиностроительной отрасли на основе диверсификации потребует решения еще ряда задач:

* определить основные стимулы развития машиностроительной отрасли;
* найти формы и методы государственной поддержки формирования машиностроительной отрасли;
* усовершенствовать функционирующее налоговое, таможенное, инвестиционное законодательство с целью организации системы стимулов для активизации роста машиностроительной отрасли;
* обусловить приоритетные направления роста отрасли с учетом потребностей и спроса продукции как на внутреннем, так и внешних рынках;
* на базе процесса реконструкции, технического перевооружения и перепрофилирования диверсификация машиностроительных производств;
* вырабатывать кластерное продвижение машиностроения;
* расширение сервисного потенциала отрасли;
* сформировать индустриальную зону, содействующую организации новых производств в области металлообработки и машиностроения;
* активизировать развитие региональных технологических парков, снабжающие it-услугами в коммерциализации научно-технических разработок;
* развивать трансферт современных технологий и оборудования в отрасль;
* внедрение международных стандартов качества производимой продукции и приумножение стандартов качества в управления производством;
* подготовить квалифицированные кадры с высшим, начальным, средним техническим, профессиональным образованием для отрасли;
* увеличивать экспортный потенциал машиностроения;
* сформировать в отрасли инновационную инфраструктуру, способную оказывать информационные услуги в коммерциализации научно-технических разработок в сфере машиностроения.

Одновременно требуется установление приоритетных направлений дальнейшего расширения политики промышленности и усиления конкурентоспособности машиностроения, предполагающее создание ряда кластеров в Казахстане [74].

Кластер «Нефтегазовое машиностроение» [90] следует формировать в Западно-Казахстанской области, что обусловлено присутствием значительного производственного, кадрового и научно-технического потенциала, развитостью инфраструктуры на транспорте, географической близостью к России, содействующее развитию рынка сбыта машиностроительной продукции. Одномоментно узловой государственной задачей является формирование условий для расширения границ отрасли и производительного взаимодействия между частными бизнес-структурами, нейтрализующее и ослабевающее барьеры конкурентного роста и производительности внутри кластера. И которое способствует к максимальному применению конкурентных преимуществ отрасли. Наряду с развитием в Западно-Казахстанском регионе кластера «Нефтегазовое машиностроение» требуется развитие предприятия нефтегазового машиностроения в Восточно-Казахстанской и Северо-Казахстанской областях и г. Алматы, в том числе на основе кластеризации.

Кластер «Сельскохозяйственное машиностроение» [91]. Республика это один их больших зерносеющих и зерноперерабатывающих регионов мира, в котором сформировано и культивировано традиционное животноводство. В секторе АПК государства наличествуют положительные сдвиги в сторону распространения сельскохозяйственной продукции и ее переработанной продукции. В настоящее время аграрный сектор сосредотачивает свое развитие на новом этапе, снабжающее его эффективным ростом в условиях открытой мировой экономики. Показателями сельского хозяйства являются конкретные итоги развития отрасли. Объем валовой продукции сельского хозяйства в 2009 году по республике вырос на 13,5% по сравнению с 2008 годом, в т. Ч. Продукции растениеводства, соответственно, – на 10,4%, животноводства – на 17,7%. Посевные площади всех сельскохозяйственных культур за три года увеличились на 1,3 млн га и составили в 2008 году 18,0 млн га. Однако на фоне достижений имеется в сельском хозяйстве большое количество нерешенных проблем, служащие препятствиями на пути к повышению производительности и рентабельности сельскохозяйственного производства. Преодоление препятствий в существенной степени определено технической оснащенностью производства. Известно, что высокая механизация труда является залогом роста как объемов производства, так и качества производимой продукции и поэтому в период развития сельского хозяйства потребности сельхозпроизводителей в сельхозтехнике не покрываются на все 100% внутренним производством, то есть барьером является недостаток сельхозтехники. Низкая конкурентоспособность и отсутствие производства сельскохозяйственных машин умножает зависимость от импорта сельхозтехники. Решение этой проблемы в республике видится созданием совместных со странами СНГ предприятиями по производству отдельных видов сельскохозяйственной техники и в качестве партнера в этом сотрудничестве могут выступать машиностроительные предприятия РФ и Украины [92]:

КФ ОАО «АгромашХолдинг», объединяющий в своей структуре предприятия России: ОАО «ПО Красноярский завод комбайнов», ОАО «Волгоградский тракторный завод», ОАО «ПО Алтайский моторный завод» и др.; на базе Костанайского завода дизельных двигателей организована сборка двигателей к зерноуборочным комбайнам «Енисей», «Нива», тракторам Т-4, Т4А, ДТ-75, ВТ-150 с постепенным переходом на собственное производство комплектующих;

ГП ПО «Южный машиностроительный завод им. А.М. Макарова» (Украина) и АО «Уральскагрореммаш» освоили сборку колесного трактора класса 1,4 т.с. марки ЮМЗ-8040.2;

ОАО «Львовагромашпроект» (Украина) и ОАО «Уральскагрореммаш» развивают сотрудничество по производству протравителей семян ПК-20 и опрыскивателей ОП-2000.

В последние годы особое внимание уделяется обновлению машинотракторного парка. За 2001-2008 годы в системе Министерства сельского хозяйства приобретено около 17,2 тыс. ед. основных видов сельскохозяйственной техники. При этом, приобретение техники происходило за счет финансирования из разных источников: фирм-инвесторов, СХТП, местных бюджетов, лизинговых компаний. В условиях глобализации экономики приоритетное значение приобретают национальные конкурентные преимущества, к которым относятся агропромышленный комплекс и развитие сельскохозяйственного машиностроения, которое включает в себя:

* индустриализацию всех отраслей агропромышленного комплекса;
* имеющийся производственный потенциал для развития отрасли;
* сложившийся достаточно емкий рынок сельскохозяйственной техники с ожидаемым в перспективе ее ростом спроса;
* соответствующая инфраструктура, способная обеспечить развитие отрасли сельскохозяйственного машиностроения.

Сельскохозяйственное машиностроение республики представлено 137-ю машиностроительными и ремонтно-восстановительными предприятиями. Из них 56 предприятий выпускают сельскохозяйственную технику, оборудование и запасные части к ним, остальные (81 предприятие) – заняты ремонтом и восстановлением сельскохозяйственной техники. Заводы страны выпускают более 400 наименований продукции сельскохозяйственного назначения, при этом наибольшее количество предприятий сосредоточено в северном и западном регионах. Отметим, что конечную продукцию выпускают 20 предприятий из 56.

Для полного обновления машинотракторного парка республики в течение 10 лет, при среднем сроке службы основной сельскохозяйственной техники 8-10 лет и с учетом выбытия, требуется 1418,8 млрд тенге. Первостепенными точками роста машиностроения сельского хозяйства на перспективу являются:

* совместное с предприятиями машиностроения стран-партнеров Союза Независимых Государств производство гусеничных и колесных тракторов;
* совместное с машиностроительными предприятиями ближнего зарубежья производство комбайнов зерноуборочных и кормоуборочных;
* организация производства почвозащитного комплекса машин для возделывания и уборки сельскохозяйственных культур;
* разработка и оптимизация выпуска высокотехнологичных машин и запасных частей для производственного и перерабатывающего процессов сельскохозяйственной продукции.

Приоритетной сельскохозяйственной техникой станут машины и оборудование для возделывания, уборки, рециклинга и повторного использования культур зерновых и кормовых, таких как:

* гусеничные и колесные тракторы классов 3, 4, 5 т.с.;
* почвообрабатывающие орудия: плуги, плоскорезы-глубокорыхлители, культиваторы-плоскорезы, лущильники, дисковые бороны, бороны-мотыги, орудия для предпосевной обработки почвы и др.;
* стерневые сеялки;
* снегопахи;
* опрыскиватели;
* зерноуборочная техника;
* оборудование для послеуборочной обработки зерна;
* кормоуборочная техника и др.

В процессе диверсификации сельскохозяйственного производства определены дополнительные приоритеты: производство масличных культур, сахарной свеклы и виноградарство. В связи с этим возникает потребность в соответствующей технике. Поставки товаро-дополнительных узлов и деталей показывают уровень зависимости работы сборочных совместных производств в республике. Развитие отечественных комплектующих производств требует наличия конструкторско-технологической документации, которую российские партнеры зачастую не обеспечиваются или же выдают за значительную сумму.

Учитывая существующую ситуацию по обновлению машинотракторного парка и исходное состояние машиностроительных предприятий, в предстоящий период реальной будет направленная точечная поддержка отдельных машиностроительных предприятий и производств, которые действительно смогут обеспечить конкурентоспособность своей продукции, а также надежный и устойчивый сбыт на внутреннем и внешнем рынках. Для развития отрасли сельскохозяйственного машиностроения потребуется:

* организация производства разработанной и освоенной машиностроительными предприятиями, в том числе совместно с зарубежными предприятиями, сельскохозяйственной техники, а также ранее освоенной техники первоочередного спроса;
* ориентация предприятий сельскохозяйственного машиностроения на освоение новых сельскохозяйственных машин, оборудования с учетом их технических, технологических и производственных мощностей и возможностей;
* внедрение в производство международных стандартов управления качеством;
* государственная поддержка машиностроительных предприятий в обеспечении перевооружения;
* субсидирование предприятиям сельскохозяйственного машиностроения процентных ставок кредитных ресурсов банков второго уровня, направляемых на освоение производства сельскохозяйственной техники и оборудования;
* привлечение инвестиций для обновления основных производственных фондов и внедрения новых технологий, диверсификации производства, улучшения качества продукции;
* организация головных проектно-конструкторских бюро;
* формирование инновационных проектов, направленных на выпуск конкурентоспособной продукции;
* создание лизинговой компании, обеспечивающей технологическим оборудованием машиностроительные предприятия;
* создание и поддержка деятельности современных элементов научной и инновационной инфраструктуры – межотраслевых научно-технологических парков;
* подготовка для сельхозмашиностроения квалифицированных кадров с высшим, среднетехническим и профессиональным образованием.

Механизм реализации поставленных задач предполагает меры технической помощи машиностроительным предприятиям в организации производства приоритетной сельскохозяйственной техники [81]:

* заключение межправительственных соглашений о производственной кооперации по поставкам техники, комплектующих изделий, оборудования, сырья и основных материалов, используемых в сельхозмашиностроении и не производимых в республике, а также трансферт новых технологий;
* стимулирование создания конкурентоспособных производств для выпуска высокотехнологичной продукции;
* интеграция с соответствующими производствами СНГ и дальнего зарубежья;
* введение единой системы сертификации продукции машиностроения отечественного и зарубежного производства;
* научное, научно-техническое и технологическое обеспечение;
* финансово-кредитная и инвестиционная поддержка;
* нормативно-информационное обеспечение.

В техническом перевооружении сельского хозяйства республики огромную роль играет высокоразвитая инфраструктура, высококвалифицированный и образованный кадровый потенциал.

Кластер «Транспортное машиностроение» [93]. Казахстан является транзитной территорией, через которую проходят транспортные автомобильные, железнодорожные пути, соединяющие страны Средней Азии и Китай с Россией и далее со странами Европы. В Казахстане предполагается строительство новых железнодорожных и автомобильных дорог.

До распада СССР в Казахстане парк грузовых вагонов насчитывал около 120 тысяч единиц. Сейчас остро ощущается нехватка вагонов, т.к. около 35 % вагонов устарели, такая же ситуация наблюдается и в РФ. Однако имеются проекты по выпуску вагонов. Для нормального функционирования железной дороги казахстанскому пути в настоящее время необходимо до 20-30 тысяч вагонов, но средств на покупку такого количества не хватает. Железная дорога ежегодно приобретает порядка одной тысячи фур, но этого недостаточно, и парк железнодорожных вагонов уменьшается, изнашивается.

В прошлом в стране в наличие было порядка 230-240 тысяч бульдозеров и тракторов, а к 2020 году их наличие равнялось 130 тысяч машин, другими словами, на порядок, на 100 тысяч меньше. Однако необходимость сектора АПК в данном оборудовании большая. В стране сейчас насчитывается 200-300 АО, обладающие от 10 тысяч до 100 тысяч земельными гектарами и это, не принимая во внимание кооперативы и фермерские хозяйства [80].

Таким образом, имеется три отдельные единицы, требующие разные сельскохозяйственные машины. Крупные предприятия нуждаются в большой мощной технике, выпускаемой в дальнем зарубежье, то фермерским хозяйствам нужны небольшие машины, которые изготавливает Белорусский тракторный завод. Выпуск машин можно осуществить и в Казахстане, и эти стремления уже были. В 2008 году СЕМАЗ – Семипалатинский автомобильный завод – совместное предприятие с Хюндай, который проектировал производить тракторы «Беларусь-80» и «Беларусь-82» общим количеством тысяча штук, но смог изготовить лишь 262 трактора. Причиной является сложность реализации произведенной продукции потому как у фермеров нет денег.

Транспортное машиностроение Казахстана включает следующие отраслевые направления:

* железнодорожное машиностроение;
* автомобильная отрасль;
* другие виды транспортной машиностроительной продукции.

В настоящее время ряд машиностроительных предприятий республики освоил выпуск продукции транспортного машиностроения, в основном железнодорожного машиностроения.

В связи с тем, что в Российской Федерации начинается значительный подъем экономики, ведется интенсивное строительство транспортной инфраструктуры, увеличивается потребность в продукции железнодорожного машиностроения, которые в полной мере не смогут быть обеспечены собственными производствами, Казахстану необходимо использовать имеющиеся конкурентные преимущества:

* географическое расположение страны, которое способствует развитию транзитных перевозок всеми видами транспорта;
* значительная протяженность железнодорожных путей;
* достаточно высокий уровень электрификации;
* планы по развитию новой железнодорожной инфраструктуры; - увеличивающиеся объемы и грузовых перевозок.

В транспортном машиностроении приоритетное развитие должны получить:

* изготовить в машиностроении ж\д транспорта: локомотивов, железнодорожных цистерн, сборка и ремонт вагонов и полувагонов, колесных пар, техники для проведения путевых работ, контейнеров, оборудования и запасных частей;
* производство в автомобилестроение: большегрузных автомобилей, пассажирских больших и малых автобусов городского типа, легковых автомобилей, спецтехники, тракторов, строительно-дорожных, подъемно-транспортных и коммунальных машин.

Проекты транспортного машиностроения должны реализовываться в тесном взаимодействии с другими отраслями экономики, машиностроительными предприятиями российских и других зарубежных компаний. Интеграция Казахстана с Россией может происходить и по пути создания совместных предприятий, учредителями которых могут выступить Казахстан, Россия и крупнейшие зарубежные производители. При этом важно уделить особое внимание совместному с российскими и зарубежными компаниями производству электровозов последнего поколения, другой транспортной техники. В Казахстане необходимо с участием крупных зарубежных производителей проработать вопросы создания новых отраслей транспортного машиностроения, в частности малой авиации, учитывая развитие приоритетной туристической отрасли, кластера «Туризм», и большие расстояния между населенными пунктами республики.

Созданные в Казахстане совместные автосборочные производства – ЗАО «АЗИЯ АВТО», ТОО «КамАЗ-Инжиниринг», АО «Искер», ТОО «Электротранссервис» дадут большой импульс развитию комплектующих деталей и узлов для указанных производств, а также укреплению кооперационных связей. Динамичнее будут развиваться техническое, сервисное обслуживание и другие виды услуг, пользующиеся спросом как на внутреннем, так и внешнем рынках.

Кластер «Электротехническое и электронное машиностроение». В 2008 году в Казахстане произведено электрооборудования, электронного и оптического оборудования на сумму 26 264 млрд тенге, доля данного производства составила 30% от всей продукции машиностроения. В Казахстане электротехническое машиностроение развивается на базе товариществ с ограниченной ответственностью: «Компания Казтрансформатор» (г.Алматы) и «ПО Казахстанкабель», акционерных обществ «Актюбрентген» (г.Актюбинск), «Дасу», «Сайман», «Кайнар», «Азия-электрик», «Казаккумулятор» (г. Талдыкорган), «Конденсаторный завод», «Ульбинский металлургический завод» (г. Усть-Каменогорск), «Омега» (г. Уральск), «Казэнергокабель» (г .Павлодар), «Завод им. С.М.Кирова» (г. Петропавловск), «Тыныс» (г. Кокшетау), товарищества с ограниченной ответственностью «Машзавод», ТОО «КЭМОНТ», ТОО «Ротор» и др. Указанные предприятия специализируются на выпуске широкой номенклатуры кабельно-проводниковой продукции, электросилового оборудования, конденсаторов, аккумуляторов и др.

Электронную технику выпускают предприятия «Эл Джи электроникс Алматы Казахстан», НПП АСКБ «Алатау», «Национальный центр радиоэлектроники и связи Республики Казахстан» – электронная бытовая техника и компьютеры. Основными казахстанскими потребителями продукции электротехнического и электронного машиностроения являются национальные компании «КазМунайГаз», «Казахтелеком», «КЕГОК», «Казахстан темир жолы», Евразийская промышленная ассоциация, ТОО «Корпорация Казахмыс», отечественные потребители электронной бытовой техники и другие.

Перспективы развития электротехнического и электронного машиностроения связаны с потреблением продукции на внутреннем рынке. К ним относятся те виды продукции, которые в настоящее время производятся отечественными предприятиями: трансформаторы, аккумуляторы электрические и аккумуляторные батареи, конденсаторы электрические провода и кабели изолированные, кабели волоконно-оптические, счетчики электроэнергии, включая калибрующие, компьютеры и системы компьютерные в сборе, магнитофоны и прочая звукозаписывающая аппаратура. Формирование и рост IT-технологий, электронной техники и комплектующих в республике востребовало создание СЭЗ «Парк информационных технологий». Приоритеты роста данной отрасли, по-видимому, объединены с налаживанием работы СП с привлечением в республику мировых производителей по изготовлению электротехнической продукции. Кроме того, отрасль должна развиваться посредством создания конечных производств и выпуска товаров с продвижением технологии производства и реализации продукции и на внутреннем, и на внешнем рынках или посредством поэтапного нарастания процесса переработки сырья с транзитом на производство готовой продукции.

Кластер «Горного машиностроения» [94]. В настоящее время горно-металлургическая отрасль обеспечивает производство более четверти товарной продукции всей промышленности Казахстана и более 25% его экспорта, и в длительной перспективе этот комплекс сохранит и упрочит свое значение как ключевой сектор промышленности нашего государства. В силу несовершенства подземной технологии разработки сложно структурных месторождений в недрах остаются значительные запасы (до 60% от утвержденных) полезных ископаемых в различного рода целиках и массиве, которые можно отрабатывать открытым способом. Транзит горных работ на глубокие горизонты затрудняет горногеологические условия разработки и ведет учет условий производства выемочно-погрузочных работ, усугубляет транспортные и энергетические коммуникации и как следствие создает простои оборудования и снижает их производительности. Основная часть в себестоимости металла – это 51% состоит из добычи руды. Поэтому уменьшение издержек при производстве металла требует совершенствование горнодобывающих процессов основными направлениями которых является комплексная автоматизация и роботизация шахт. Индустриально-развитые страны, такие как USA, Англия, Германия, Швеция и другие держат курс на перевооружение горнодобывающей промышленности путем перехода на автоматизацию процессов сбора проб на рудниках. Последние годы рудники в республики характеризуются ухудшением уровня технической безопасности, имеются нарушение правил, норм охраны труда и техники безопасности что как следствие связано с ростом производительности месторождений. Имеет значение и большая деконцентрация горных работ, сокращаются объемы вскрышных и закладочных работ. Повышаются аварийность и производственный травматизм, происходят крупномасштабные самопроизвольные обрушения горных пород с выходом на дневную поверхность. Все эти негативные явления как природного, так и организационно-технического характера должны быть устранены прогрессивными решениями в области технологии и техники горного дела.

Анализируя системность изменений хозяйственной деятельности заводов горно-шахтного оборудования резюмировано, что группа заводов способна воссоздать ранее производящую номенклатуру товаров или организовать новые производства. Приоритетность развития отечественного горного машиностроения обусловлена тем, что горнодобывающая отрасль является вторым, после нефтегазового комплекса, источником валютных поступлений. В данном контексте требуется применение конкурентных преимуществ:

* наличие запасов твердых полезных ископаемых;
* присутствие рудников по добыче твердых полезных ископаемых;
* формирование производства и экспорта сырьевых ресурсов;
* возрастающие объемы добычи руды;
* привлекательность горно-металлургического комплекса;
* доступность производственной, кадрового потенциала и должной инфраструктуры.

Задачей в процессе нарастания горного машиностроения представляется формирование обновлённых горных машин и оборудования в направлении экспорта с применением существующих заделов по добыче руд в границах выемочно-транспортирующих работ и путем привлечения зарубежных технологий по созданию СП. В краткосрочный период времени может быть организовано серийное производство горной продукции машиностроения. К данной продукции относится: самоходное буровое, погрузочно-транспортное и вспомогательное оборудование, гидравлические и пневматические перфораторы, запасные части, оборудование для процессов флотации и др. Выработка вышеназванного инвентаря огородит предприятия горно-металлургического направления на 80-90% от ввоза сходного оборудования.

Наличествующее в Казахстане жилищное строительство (несмотря на экономический кризис) роль планируется организация производств строительно-дорожных, подъемно-транспортных, коммунальных машин и оборудования, имеется перспектива развития отраслей медицинского оборудования и других подотраслей. Развитие национальной экономики дает развитие смежных направлений в машиностроении. Но этому процессу должно предшествовать улучшение функционирующего законодательства:

* особенно налогового, в части это ускоренное амортизация капитала предприятий отраслей реальной экономики;
* в секторе политике таможенно-тарифного регулирования, содействующей форсированию трансферта технологий и импорта оборудования;
* политики инвестирования, которое направлено на обеспечение льгот и преференций;
* содействие льготному кредитованию проектов в границах направлений приоритетного развития машиностроения;
* в сфере государственных закупок, охватывающих условия по размещению заказов на изготовление отдельных видов машин и оборудования.

Однако эффективное развитие вышеуказанных машиностроительных кластеров требует применить все имеющиеся финансовые инструменты:

1. Лизинговые услуги. Освоение лизинга форсирует обновлению основного капитала, так как объект лизинга конвертируется в качестве залога. Транзит в лизинг оборудования, изготовленного за рубежом, дозволит привлечь дополнительные денежные средства от иностранных финансовых учреждений или денежные фонды государства. Лизинг рассматривается как узловой метод продвижения инвестиций. Он стимулируется налоговыми льготами, льготами по амортизации процесса обновления основных фондов машиностроительных предприятий. Лизинговые отношения формируют организацию инновационных технологий и оборудования в процессе их эксплуатации, снижают сроки их внедрения, умножают качество, увеличивают сбыт готовой продукции на внутреннем и внешних рынках. В Казахстане в 2000 году был принят Закон РК «О финансовом лизинге», гласящий:

1. Вопросы лизинга отражены в Гражданском и в Налоговом Кодексе. Постановлениями Правительства РК приняты правовые нормативные акты об утверждении Правил государственной регистрации финансового лизинга движимого имущества и Перечня основных средств, импортируемых в страну для передачи в лизинг, высвобождаемых от уплаты НДС. На настоящий период времени в наличие располагается порядка двух десятков лизинговых компаний, а также действует в лизинг по доставке сельскохозяйственной техники – работает лизинговая компания «КазАгрофинанс», при АО «Банк развития Казахстана» выработана дочерняя лизинговая компания АО «БРКЛизинг», цель которой определена разработкой для модернизации фондов машиностроительных предприятий.

2. Финансирование проводится такими институтами развития как АО «Банк развития Казахстана», АО «Инвестиционный фонд Казахстана» в проектной деятельности в области машиностроения посредством роста преобразования средств определенных институтов. Страхование рисков, порождённых операциями экспорта, импорта отечественной продукции машиностроительной отрасли, требуется увеличение капитализации АО «Корпорация по страхованию экспорта». Специальное значение для развития машиностроения в Казахстане имеет техническая политика. На современном периоде главным фактором роста конкурентоспособности продукции признана система управления качеством по ИСО серии 9000 и 14000, в мире более 500 тысяч компаний работают по этой системе. Достижение высоких технико-экономических показателей решает следующие задачи:

* основать на предприятиях специальные службы по вопросам транзита на международные стандарты;
* разработать стандарты и технические регламенты в соответствии с международными требованиями;
* внедрять новые передовые технологии производства и системы управления качеством.
* включать единую систему сертификации продукции машиностроения отечественного и зарубежного производства;
* внедрять систему менеджмента качества отечественной машиностроительной продукции по ИСО серии 9000, 14000 и менеджмента управления;
* в рамках Закона «О техническом регулировании» разработать гармонизированные с международными стандартами подзаконные акты о технических регламентах в сфере безопасности машин и оборудования.

Развитие машиностроительных кластеров требует подготовки технических кадров на основе долгосрочного планирования и исходя из стратегических потребностей отрасли. Поэтому стоят следующие вопросы:

* реставрация на новом качественном уровне системы профессионального технического образования и сбор рабочих кадров для машиностроительной отрасли;
* сформировать региональные центры повышения квалификации и переподготовки рабочих кадров;
* подготовку инженерных кадров реализовывать исходя из потребностей машиностроительных предприятий;
* проводить обучение руководящего состава машиностроительных предприятий согласно менеджменту управления;
* обеспечить доступ на предприятия для прохождения производственной практики студентов и профессионально-технических училищ, школ, лицеев.

Казахстану необходима продуманная, проработанная система научной поддержки машиностроения путем создания отраслевой научной базы, восстановления конструкторских бюро и т.д. Этому должна предшествовать работа по установлению перспективных научных направлений, где Казахстан имеет потенциал подготовки и представление собственных научно-технических разработок, коммерциализация которых санкционирует улучшить имеющиеся технологии и оборудование или основать новые образцы. Но для достижения этой цели необходимо освоить механизм технологического предвидения, что требует обеспечения финансовыми ресурсами РГКП «Научно-технологический центр «Машиностроение». Технологическое предвидение (ТП) является обязательным инструментом при решении проблем краткосрочного и долгосрочного планирования и принятия стратегических решений относительно индустриального и экономического развития, как отдельных стран, так и некоторых регионов мира. На ТП взваливается функция создания модели общества, к которой желательно прийти с установлением технологий будущего. Многие из развитых стран мира и международные организации употребляют ТП для формирования долгосрочного прогноза развития науки и техники, промышленности, в том числе машиностроения. Рациональное применение финансовых ресурсов абсорбирует приоритеты в реализации проектов на базе технологического предвидения развития страны и использования современных методов и средств управления проектами. Это требует [68]:

* создать конструкторскую школу машиностроения;
* произвести отраслевую научно-техническую программу по приоритетам развития за счет республиканского бюджета при софинансировании частного бизнеса;
* выявления инновационной поддержки развития машиностроительной отрасли использованием ресурсов созданной инновационной инфраструктуры;
* АО «Национальный инновационный фонд» обнаруживает содействие в приоритетном порядке инновационным проектам в области машиностроения;
* организации капитализации уставного капитала АО «Национальный инновационный фонд» для коммерциализации научно-технических разработок в сфере машиностроения.

Процессе осуществления НТП и инновационных проектов предполагает:

* устранены промышленная и коммерческая недоработанность научно-технических и технологических разработок (проектов);
* организация отечественного рынка интеллектуальной и промышленной собственности.

В интересах развития отечественного машиностроительного производства и повышения его научно-технического уровня государство должно взять на себя все расходы по оформлению и правовой защите патентной документации; ввести эффективные меры стимулирования изобретательской деятельности, расширить сеть патентных организаций с оснащением их материально-технической базой.

Для регулирования степени открытости и управления внутреннего товарного рынка, на наш взгляд, требует предусмотреть заключение межправительственных соглашений о производственной кооперации по поставкам техники, комплектующих изделий, оборудования, сырья и основных материалов, применяемых в машиностроении и не изготовляемых в республике, а также трансферт новых, модернизированных технологий.

Оказания качественной и системной технического содействия предпринимателям в вопросах восстановления настоящих и построения новых, модернизированных производств необходимо:

* организация технических центров совместно с региональными отделениями по предоставлению услуг юридическим и физическим лицам в инженерии производств высококачественной продукции, в том числе посредством транзита технологического оборудования в аренду или лизинг;
* реализация маркетинговых потребностей промышленности и сельского хозяйства в фактуре машиностроения и оказание IT-услуг предприятиям в поиске допустимых потребителей их продукции и номенклатуре товаров, обладающих спросом на внутреннем и внешнем рынках;
* поддержка в рекламной деятельности продукции отечественного машиностроения;
* развитие индустриальных зон, где государство подведет нужную для машиностроения инфраструктуру;
* создание кластеров в отдельных подотраслях машиностроения;
* формирование протекционизма предприятий машиностроения.

Таким образом, выработка перспективных и приоритетных направлений в развитии конкурентоспособной отрасли санкционировали аргументировать принципы осуществления кластерной политики, а также отбора приоритетов и конкретных проектов. К ним можно отнести:

* организация условий для формирования машиностроительной отрасли на долгосрочной основе;
* сопровождение конкурентоспособности продукции промышленности на внутреннем и внешнем рынках;
* экономическую рациональность при производстве машиностроительной продукции;
* принятие базовых решений по реорганизации отрасли машиностроения на научно-обоснованных методах;
* алгоритмизация выполнения программы, в связи имеющимися финансовыми ресурсами юридических лиц машиностроительного комплекса.
* способствовать завершению межотраслевых договоров производителей машиностроительной продукции и ее потребителей, в первую очередь национальных компаний, по гарантированным закупкам и расчетам.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Исходя из вышеизложенного анализа функционирования и развития системы диверсификации предприятий машиностроительной отрасли Республики Казахстан в условиях ЕАЭС позволил сделать следующие выводы и предложения:

1. Машиностроение, являясь инструментом структурно-экономической политики страны, направлено на формирование высокоэффективных и инновационных предприятий, хозяйственная практика которых предлагает различные стратегии развития и роста компаний. Казахстанское машиностроение, которое создает стабильность работ ключевых отраслей, таких как агропромышленного комплекса, энергетического и металлургического секторов, транспорта и других отраслей, которые несут ответственность за достижение взаимоувязанных целей. Данные цели определены, первое – повышением конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей и услугодателей как на внутреннем, так и на внешнем рынках, второе – это изменение структурных деформаций национальной экономики и решение дилемм развития моногородов, третье – это завершение модификации малоэффективных институтов национальной экономики и четвертое – это форсированное формирование и реорганизация экономической системы, предприятий и рынков в процессе общемировой экономической трансформации.

Стратегической альтернативой в хозяйственной практики компании является процесс диверсификации. В работе рассмотрены определения категории «диверсификация» в работах следующих учёных экономистов: К. Эндрюса, И. Ансоффа, М.Горта, Питса и Хопкинса, Буз, Аллена, Гамильтона, Раманьяма и Варадараджана, А.И. Архипова, Е.Е.Румянцева, А.Н. Петрова, Рудык Н.Б, Новицкого Е.Г. проведя анализ которых поддерживаем мнение И. Ансоффа. На наш взгляд, диверсификация определена нами как процесс перераспределения ресурсов с распространением номенклатуры, товаров, создаваемых предприятиями и объединениями, который объединён с применением аккумуляции знаний предприятия, создании новых видов производства и проникновения в другие отрасли.

Исследуя дефеницию «диверсификация» были изучены подходы к решению проблем данного процесса и предложены Игорем Ансоффом в 1961 году, также оригинальный подход к рассмотрению диверсификации был представлен американским ученым Генри Минтцбергом, предложившим новую метафору – волчок, направленный на поддержание динамичного баланса. И мы отмечаем, что не устанавливается формальный путь управления организацией, заведомо не знающий, каким бизнесом оно занимается.

1. Проанализировано большое количество определений категории «диверсификация» и определены качественные и количественные параметры развития этого процесса как в рамках структурно-экономической политики государства, так и в хозяйственной практике компании. Рассматривая дефиницию было отмечена сложность его формирования с учетом многозначности в условиях разных процессов, а также креативность, аутентифицировано толкование данной категории с учетом к конкретным обстоятельствам. На наш взгляд, с точки зрения экономики, диверсификация – это расширение производства или увеличение его объемов за счет эмиссии дополнительной новой продукции на новые рынки и поиска ключевой позиции на них. Для нормального функционирования экономики необходимо дополнить такими факторами как возможность компании ранжировать капитал и трудовой потенциал в период кардинальных изменений в конкурентных условиях и наличия возможностей для управленцев и достаточных перспектив для дальнейшего роста и развития.

В рамках диссертационного исследования были рассмотрены проблемы диверсификации и выделены два вида диверсификации – косвенная и прямая, а также проанализирована их взаимосвязь. Компании, используя свои ресурсы, создают или приобретают снабжающие организации необходимым материалом, сырьём и обеспечивают своей продукцией рынки сбыта. Данное деление подразумевает три мотива диверсификации: замена, дополнение и страхование. При этом данные процессы, которые анализируются в роли побудительных мотивов могут исследоваться как отдельно, так и соприкасаться друг с другом в зависимости от реальных ситуаций. Поэтому и форма выбора диверсификации требует обоснования и детализированного планирования. В связи с чем требуется поиск диверсификационных возможностей, определение количественных и качественных параметров развития процесса диверсификации производства в компании и определение их степени влияния на результаты, проводимые в Казахстане рыночных реформ.

1. Терминологический подход к категории «диверсификация производства машиностроительной отрасли» является составляющей экономического развития и приоритетом развития страны. Отмечено, что в мировой практике данная категория была применена в середине 50-х годов XX в. И означала явление, взаимосвязанное со структурными изменениями хозяйственных систем. В Республике Казахстан данная категория стала широко использоваться с 2002 г. С принятием Закона «Об инновационной деятельности», который модифицировался в Государственную программу индустриально-инновационного развития РК на 2015-2019 годы (ГПИИР) и после в программу индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020 – 2025 годы, ратифицированная постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1050.

Анализируя подходы зарубежных исследователей к категории, «диверсификация», отмечено, что стратегия развития производства должна быть гибкой касательству внешних условий. Примеры изменения структуры согласно методу диверсификации производства рассмотрены на примере стран Азии – Японии, Китая, Южной Кореи, Индии, Ирландии, Финляндии, Франции. Анализируя зарубежный и отечественный опыт осуществления диверсификации, выявлено, что зарубежные модели и методы предпочтения варианта диверсификации адаптированы к эволюционному характеру формирования внутренней среды и окружения организации. Казахстанские промышленные предприятия осуществляют диверсификацию деятельности эмпирическим путем, без опоры на научную базу и это уменьшает действенность этих проектов, выявлено было, что методологические основы по диверсификации базовой деятельности организаций слабо проработаны. Итогом отмечено, что не все закономерности, характерные для диверсификации производства за рубежом, могут быть реализованы в Республике Казахстан.

1. Нами проанализирован процесс модернизации производственных процессов машиностроительной отрасли и представлена оценка взаимосвязи факторов развития и роста отрасли в интеграционных условиях. В современном периоде развития экономики стран базируются на крупных компаниях, являющихся транснациональными, повышающих конкурентоспособность на мировых рынках, создающих единые технологические цепочки добавленной стоимости в рамках одной организационной структуры и т.д.
2. Машиностроение является ключевой частью индустриализации национальной экономики, существенной отраслью государства и является лидером по генерации инноваций. Рост машиностроительной отрасли обусловливает степень инновационного развития общества и качество жизни населения страны. Анализируя машиностроительный рынок, нами подводится итог, что рынок является достаточно объемным и подвержен изменениям, отмечается узконаправленность внешних инвестиций лишь в горнодобывающий сектор и не сопровождается развитием внутренних поставщиков. Многие отечественные предприятия не готовы к развитию и росту по причине моноориентированности сбыта производимой продукции и значительной зависимости от государственной поддержки.

Резюмируется, что рынок машиностроения Республики Казахстан имеет подверженность внешним макроэкономическим воздействиям, наличествует малый уровень конкурентоспособности машиностроения как внутри страны, так и на внешних рынках, имеет низкую локализацию производимой продукции, зависимость от государственной поддержки и недеверсифицированность рынка сбыта.

1. Проведя анализ роста машиностроительной отрасли Казахстана в период индустриализации, отмечается его приоритетность и динамичность развития, реализующая 114 проектов и формирующая порядка 11 новых тысяч рабочих мест, появление новых видов продукции, привлечение на внутренний рынок крупных транснациональных компаний, открытие новых заводов по производству легковых автомобилей. Отмечено, что данные точки роста машиностроения подвержены реализации Дорожной карты развития машиностроения РК на 2019-2024 годы, предусматривающие меры поддержки, такие как: сырьевое поручительство отечественных предприятий, рост части местного содержания в закупках, улучшение мер технического регулирования, насаждение механических устройств экономического стимулирования, а также отмечается необходимость принятия Закона РК «О промышленной политике». Дорожная карта развития машиностроения инициирует организацию Фонда развития промышленности. Анализ машиностроительной отрасли показал, что причинами неэффективного развития рынка является следующее: закупка металла в России, Китае, бессистемные структурные изменения, низкий уровень научно-технического и промышленного развития, перекосы структуры экономики и деиндустриализация. Гарантии масштабных структурных изменений в реальном секторе национальной экономики требуют формирования новой модели развития, способной снабдить системную реорганизацию хозяйственного устройства страны и инициативное развитие промышленности.

В условиях стремительного интеграционного процесса Республика Казахстан придерживается принципа многовекторного развития и, используя свой транзитный потенциал, оказывает положительное влияние на расширение промышленного производства внутри страны и повышение материального благосостояния населения. Выяснение степени эффективности хозяйственной деятельности в условиях конкуренции и смены потребительских нужд компании сталкиваются с надобностью оптимизации производства и потребления энергетических ресурсов для уменьшения себестоимости изготовляемой продукции при хранении или росте уровня прибыли.

1. Точки роста машиностроительного сектора направлены на преобразование фондов, стезей притягивания инвестиций и ориентированы на активацию новых проектов.

Анализируя развитие машиностроения в Казахстане, нами отмечена необходимость реализации следующих видов работ:

* создание научного центра по металлургии вблизи базовых машиностроительных предприятий – это Карагандинская область, ВКО или Алматы;
* создать центр по исследованию или центры компетенций по аддитивным технологиям, новым сплавам, робототехнике, композитным материалам, редкоземельным металлам;
* инициализировать организацию кластеров машиностроения в региональном разрезе и концентрации машиностроительных компаний.

В результате анализа машиностроительной отрасли рекомендуется организация кластеров в Республике Казахстан: кластер «Нефтегазовое машиностроение», кластер «Сельскохозяйственное машиностроение», кластер «Транспортное машиностроение», кластер «Электротехническое и электронное машиностроение», кластер «Горного машиностроения». Реализация кластеров требует использования финансовых инструментов республики: лизинговых услуг, денежным финансированием институтами развития АО «Банк развития Казахстана», АО «Инвестиционный фонд Казахстана», проектов в сфере машиностроения.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан: утв. 15 февраля 2018 года № 636

2. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года: утв. Указом Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922 // <https://www>.akorda.kz/ru/

3. Наибольшую динамику роста среди отраслей машиностроения демонстрирует автомобилестроение – МИИР РК, 19 июня 2020 // <https://primeminister>.kz/

4. Национальный проект «Устойчивый экономический рост, направленный на повышение благосостояния казахстанцев». – Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: <https://primeminister>.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-ustoychivyy-ekonomicheskiy-rost-napravlennyy-na-povyshenie-blagosostoyaniya-kazahstancev-1595647

5. Национальный проект «Технологический рывок за счет цифровизации, науки и инноваций», Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: <https://primeminister>.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-tehnologicheskiy-ryvok-za-schet-cifrovizacii-nauki-i-innovaciy-159116

6. Национальный проект по развитию предпринимательства на 2021-2025 годы, Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, режим доступа: <https://primeminister>.kz/ru/nationalprojects/nacionalnyy-proekt-po-razvitiyu-predprinimatelstva-na-2021-2025-gody-159610

7. Машиностроение – одна из самых динамично развивающихся отраслей программы индустриализации // <https://www>.gov.kz/memleket/

8. Дорожная карта по развитию машиностроения Республики Казахстан на 2019-2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-Р // <https://smkz>.kz/

9. Закон Республики Казахстан от 27 декабря 2021 года № 86-VIІ «О промышленной политике» (с изменениями по состоянию на 01.01.2023 г.). – режим доступа: <https://online>.zakon.kz/Document/?doc\_id=37083800

10. АО «Фонд развития промышленности». – режим доступа: <https://idfrk>.kz/ru/about/index.php

11. Дэвид У.Пирс “Словарь современной экономической теории Макмиллана”, Инфра.М, 1997, стр. 136.

12. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / И.Ансофф. – СПб.: Питер Ком, 2005. – 416 с.

13. Kenneth Andrews. The Concept of Corporate Strategy. Homewood, Homewood University Press, 1971. – 498 p.

14. Gort M. Diversification and integration in American industry. – Prinston, Prinston University Press, 1962. – 508 p.

15. Berry C.H. Corporate Growth and Diversification // Journal of Law and Economics. Vol. 14, № 2. October, 1971, pp. 371-383.

16. Yoshinara E., Sakuma A., Itami K. е. А. Strategy of diversification in the Japanese enterprise. – Tokyo: NiponKeirai. – Tokyo, Nipon Keirai, 1979. – 434 с.

17. Pitts R. A., Hopkins, H. D. Firm diversity: conceptualization and measurement. // Academy of Management Review. – №7, 1982, pp. 620-629.

18. Booz, Allen, Hamilton, 1985 Booz Allen, Hamilton. Diversification. A Survey of European Chief Executives [Journal]. New York: Booz, Allen and Hamilton, 1985. – 378 p.

19. Ramanujam, Varadarajan, 1989 Ramanujam V. Varadarajan P. Research on Corporate Diversification: A Synthesis. // Strategic Management Journal. Vol. 10, – №6, Nov. – Dec.,1989, pp. 523-551.

20. Ансофф И. Стратегическое управление: Сокр.пер. с англ./ Науч. Ред. И авт. Пре-дисл. Л.И. Евенко. – М.: Экономика,1989. – 519 с.

21. А.Адахаев Машиностроение в Казахстане – итоги индустриализации за 10 лет. Ж. Капитал. Центр деловой информации. 14.04.2020. – режим доступа: <https://kapital>.kz/economic/

22. Гольдштейн Г.Я. Стратегический менеджмент. Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003

23. Экономический словарь / А.И. Архипов и др.; отв. Редактор А.И. Архипов. – 2-е изд., перераб. И доп. – Москва: Проспект, 2010. – 672 с.

24. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия, Издательство: ИНФРА-М, 2012 г.

25. Петров А.Н. Стратегический менеджмент: Учебник для вузов. 3-е изд. Стандарт третьего поколения, «Издательский дом «Питер»», 13 мар. 2015 г. – 400 с.

26. Рудык Н.Б. Конгломеративные слияния и поглощения. Книга о пользе и вреде непрофильных активов. – М.: Дело. 2005. – 223 с.

27. Новицкий Е.Г. Проблемы стратегического управления диверсифицированными корпорациями. – М.: БУКВИЦА, 2001. – 199 с.

28. Минцберг Г. Структура в кулаке: создание эффективной организации. СПб: Питер, 2004. 512 с.

29. А.Муканова В условиях Индустрии 4.0 Казахстанская правда, 24 Сентября 2018 // <https://kazpravda>.kz/articles/view/v-usloviyah-industrii-40

30. Bиxaнcкий O. Типы организационных структур: учеб. Пособие М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2006. – с.197

31. Соитина-Кутищева Ю.Н. Интеграция и диверсификация как способы повышения устойчивости предприятия / Ю.Н. Соитина – Кутищева // Антикризисное управление: производственные и территориальные аспекты: тр. IV Всерос. Науч. – практ. Конф. – Новокузнецк 2005. – С. 107-111.

32. Томпсон А. А., Стрикленд мл. А.Дж. Стратегический менеджмент / А.А. Томпсон, мл. А.Дж. Стрикленд. – М: 2006. – с. 419

33. Дафт Р. Секреты успеха организации // Р. Дафт. – М.: Олма-пресс, 2007. – 440с.

34. Парамонова Т.Д. Теоретические и методические аспекты диверсификации промышленных предприятий // Т.Д. Парамонова. – Хабаровск, 2005, – с. 46

35. Информационная аналитическая система. Министерство Национальной Экономики РК Комитет по статистике. <http://taldau>.stat.gov.kz/ru/ (дата обращения: 22.08.2018 г.)

36. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020 – 2025 годы утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1050. // <https://idfrk>.kz/.

37. Коно Т. Стратегия и структура Японских предприятий: пер. с англ. Спициной. М.: Прогресс, 1987, 250 с.

38. Томпсон А. А., Стрикленд мл. А.Дж. Стратегический менеджмент / А.А. Томпсон, мл. А. Дж. Стрикленд. – М: 2006. – с. 419

39. Томпсон А.А., Стрикленд А. Дж. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: Учебник для вузов / Пер. с англ. Под ред. Л.Г. Зайцева, М.И. Соколовой. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 576 с.

40. Костромин А.Г., Сергеев Д. В. Объективность диверсификации промышленности в современных условиях // Вестник Чувашского университета. – 2010. – № 1. – С. 368-377

41. Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы и о внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ". Указ Президента Республики Казахстан от 1 августа 2014 года № 87 // режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1400000874>

42. Казахстанский путь-2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее. Послание Президента Республики Казахстан от 17 января 2014 года. – режим доступа: <https://adilet>.zan.kz/rus/docs/K1400002014

43. Послание Президента РК народу Казахстана: «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» от 31 января 2017 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента РК: сайт URL: <http://www>.akorda.kz//

44. Ускеленова А.Т., Оспанов М. Шетелдік жоғары оқу орындарының білім беретін оқу бағдарламаларындағы білім менеджменті жүйесі. \\ Вестник «Университета Туран», №1(81), 2019, стр. 253-260. // <https://vestnik>.turan-edu.kz/jour/issue/view/23

45. Chinese Economic Performance in the Long Run second Edition, Revised and Updated 960-2030 AD by Angus Maddison Development Centre of the OECD, 2007

46. Еспаев С.С. Мировая экономика и Казахстан: новые тенденции, задачи и предложения. \\ Вестник НАН РК, Серия общественных и гуманитарных наук. № 2. 2015

47. Исследование Global Innovation 1000 в 2018 году. // <https://www>.strategyand.pwc.com/

48. 33 ОКЭД ГК РК 03-2007 Ремонт и установка машин и оборудования. – режим доступа: https://kodeksy-kz.com/klassifikatory/oked/33.htm

49. Казахстан и Россия приняли Программу совместных действий в области производственной кооперации, 03.04.2019 г. – режим доступа: <https://www>.kt.kz/rus/economy/kazahstan\_i\_rossiya\_prinyali\_programmu\_sovmestnyh\_deystviy\_1377882750.html

50. Широкомасштабное развитие возобновляемых источников энергии и его влияние на рынок электроэнергии и сетевую инфраструктуру. 14.11.2020 г. // <https://unece>.org/

51. Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана. Послание Главы государства К.-Ж. Токаева народу Казахстана // <https://www>.akorda.kz/

52. Дорожная карта (комплексный план) по развитию машиностроения на 2019 – 2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-Р, 02.07.2019. – режим доступа: <https://smkz>.kz/utverzhdena-dorozhnaya-karta-po-razvitiyu-mashinostroeniya-rk-na-2019-2024-gody/

53. A.T. Uskelenova, K.K. Shadiyev, and A.A. Tatygulov. Efficient Model of Economic Growth in the Conditions of Post-Crisis Development the Society in the Republic of Kazakhstan. \\ Journal of Advanced Research in Law and Economics. – 2017. – Vol. 8. – Iss. 2. – P. 635-643. // <https://www>.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57195916238

54. Цифры развития. Итоги социально-экономического развития Алматы. – газета «Вечерний Алматы», №151, 19.12.2019г.

55. Спанов М.У. Участие Казахстана в ЕАЭС: вступление, результаты. // «Национальные стратегии модернизации: достижения и перспективы». Материалы конференции. КИСИ при Президенте РК, декабрь 2018 г.

56. Sagyngali S. Seitzhanov, Kasiya A. Kirdasinova, Assel T. Uskelenova. Innovational Approach of Business Management in Kazakhstan. – Journal of Social Sciences Research, 2018. // <https://ideas.repec.org/a/arp/tjssrr/2018p692-697.html>

57. Электроэнергетика. Официальный интернет ресурс МЭ РК. // <https://www>.gov.kz/memleket/entities/energo/activities/215?lang=ru

58. Экономика и менеджмент в условиях нелинейной динамики / под ред. Д-ра экон. Наук, проф. А.В. Бабкина. – СПб.: Изд-во Политехн.ун-та, 2017. – 773

59. Kurmanov N.; Tolysbayev B.; Aibossynova D.; Parmanov N. 2016. Innovative activity of small and medium-sized enterprises in Kazakhstan and factors of its development, Economic Annals-XXI, 158 (3-4 (2)): 57-60. <http://dx>.doi.org/10.21003/ea.V158-13

60. Кожевников С.А. Вертикальная интеграция производства как ключевое условие модернизации экономики России // Электронный научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». – режим доступа: <https://web.snauka.ru/issues/2016/07/70087>

61. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 10 января 2018 г. «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции». // <https://www>.akorda.kz/ru/

62. А.Шустов Вторая индустриализация Казахстана: есть ли шанс?, 26 сентября 2016 г. // режим доступа: <https://eurasia.expert/vtoraya-industrializatsiya-kazakhstana/?utm_source=yandex.kz&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.kz&utm_referrer=yandex.kz>

63. Д. Наримбетова. Цифры против хайпа: как развивается машиностроение Казахстана сегодня \\ режим доступа: <https://www.nur.kz/politics/kazakhstan-economy/1913762-tsifry-protiv-haypa-kak-razvivaetsya-mashinostroenie-kazahstana-segodnya/>

64. ОКЭД 25 Производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования

65. Информация о текущем состоянии отрасли машиностроения и металлообработки в Республике Казахстан в 2022 году (за январь-май 2022 года). – режим доступа: <https://smkz.kz/analitika/>

66. Аналитический отчет о состоянии машиностроительной отрасли Казахстана за январь-май 2022 года. Союз машиностроителй Казахстана. – режим доступа: <https://smkz.kz/kk/analiticheskij-otchet-o-sostoyanii-mashinostroitelnoj-otrasli-kazaxstana-za-yanvar-maj-2021-goda/>

67. Машиностроение РК: новые реалии в условиях пандемии. – режим доступа: <https://strategy2050.kz/ru/longreads/mashinostroenierknovyerealiivusloviyakhpandemii7/>

68. Инвестиции как ключевой драйвер роста казахстанской экономики: новые предприятия, передовые технологии и создание рабочих мест. Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан. – режим доступа: <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/investicii-kak-klyuchevoy-drayver-rosta-kazahstanskoy-ekonomiki-novye-predpriyatiya-peredovye-tehnologii-i-sozdanie-rabochih-mest>

69. Рынок труда Казахстана по итогам I кв. 2022г. – I кв. 2021г. Центр развития трудовых ресурсов. – режим доступа: <https://iac.enbek.kz/sites/default/files/2021_05_26_%D0%A0%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B0_%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D0%BE_%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D0%BC_1_%D0%BA%D0%B2_2021_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B0_%D1%80%D1%83%D1%81.pdf>

70. Основные показатели работы промышленности РК (январь-декабрь 2022г.), 17.01.2023. – режим доступа: <https://new.stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-industrial-production/publications/8528/?sphrase_id=15408>

71. ВВП методом конечного использования. Официальная статистика, 2017 г. // <https://stat.gov.kz/search>

72. Kurmanov, N., Aliev, U., Suleimenov, Sh. (2019). Analysis of the Efficiency of Innovation Management in the Countries of the Eurasian Economic. Polish Journal of Management Studies 19 (1): 204-214. DOI: 10.17512/pjms.2019.19.1.15

73. Kurmanov N.; Tolysbayev B.; Aibossynova D.; Parmanov N. 2016. Innovative activity of small and medium-sized enterprises in Kazakhstan and factors of its development, Economic Annals-XXI, 158 (3-4 (2)): 57-60. <http://dx>.doi.org/10.21003/ea.V158-13

74. Н.А.Курманов, А.Т.Ускеленова, М.М.Оспанов, А.Е. Рахимбекова. Машиностроение как драйвер роста экономики Казахстана. // НЖ «Вестник университета «Туран» № 3(91) 2021 г., стр.45-50 // <https://vestnik>.turan-edu.kz/jour/issue/view/45

75. Я.Разумов Каково состояние и перспективы казахстанского машиностроения? Ж. Экспресс К 07 Сентября 2018 // <https://express>-k.kz/news/stroitelstvo\_i\_transport/

76. Экспортный потенциал. Промышленность. Управление предпринимательства и туризма Акмолинской области. // <https://www.gov.kz/memleket/entities/aqmola-upp/activities/5084?lang=ru>

77. Murat M. Ospanov, Assel T. Uskelenova, Kairatbek Kh. Shadiyev Correlation Calculation of Forming the Model Energy-Efficient Production. \\ Industrial Engineering & Management Systems Vol 19, No 1, March 2020, pp.59-69. // <http://iemsjl.org/journal/article.php?code=70545>

78. Абдулвалиева Т.В. Макроэкономические механизмы обеспечения роста эффективности машиностроительной продукции. // Вестник НАН РК, серия общественных и гуманитарных наук №2(300), 2015 г.

79. Ускеленова А.Т. Промышленное производство в обеспечении экономического роста: возможности и реалии. \\ Вопросы гуманитарных наук, №1(45), 2010, стр. 65-71

80. Оспанов М.М. Роль формирования модели энергоэффективного производства. \\ Вестник «Университета Туран», № 3 (89), 2020, стр. 194-201. // <https://vestnik>.turan-edu.kz/jour/issue/view/32

81. Постановление Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302 «Об утверждении Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.11.2013 г.)

82. Постановление Правительства РК от 30 сентября 2010 года № 1002. Об утверждении Программы по развитию машиностроения в РК на 2010-2014 годы. // <https://tengrinews>.kz/zakon/

83. Комплексный план развития машиностроения Республики Казахстан на 2019 – 2030 годы. // <https://smkz.kz/img/kompl-plan-proekt2018.pdf>

84. Машиностроение – одна из самых динамично развивающихся отраслей программы индустриализации. МИИР РК // <https://www>.gov.kz/

85. Оспанов М.М. Машиностроение как драйвер казахстанской обрабатывающей промышленности // Научный журнал «Вестник университета «Туран» № 3(91) 2021 г., стр. 43-50

86. Что ждет машиностроение в ближайшие годы? Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен», Надежный партнер бизнеса. // <https://atameken.kz/>

87. Assel T. Uskelenova, Kairatbekkh. Shadiyev, and Yernur Kulazhanov. State of Scientific Research of Knowledge Management in the Republic of Kazakhstan. \\ Journal of Advanced Research in Law and Economics. – 2017. – Vol. 8. – Iss. 8. – р. 2618–2628. // <http://iemsjl.org/journal/article.php?code=70545>

88. А. Т. Ускеленова, Б. С. Толысбаев, Н. А. Курманов, А. К. Байдаков. Формирование модели компетенций менеджера инновационной деятельности // Вестник «Университета Туран», № 4 (88) 2020 г., стр. 86-96

89. Об утверждении Единой карты приоритетных товаров и услуг. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 февраля 2013 года № 187. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 сентября 2022 года № 701. – Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. Институт законодательства и правовой информации. Министерство юстиции РК. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000187>

90. Айтжанова Д.А. Векторы совершенствования ресурсно-сырьевой политики в целях устойчивого функционирования минерально-сырьевого комплекса Казахстана. \\ Вестник НАН РК, Серия общественных и гуманитарных наук. № 2, 2015

91. В РК продуктовая корзина не обеспечивает прожиточного минимума. – <https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31466978>

92. Спанов М.У., Оспанов М.М. Өндірісті жаңғырту және әртараптандыруда мемлекеттің рөлі. \\ Вестник «Университета Туран», № 3 (83), 2019, стр. 152-159. // <https://vestnik.turan-edu.kz/jour/issue/view/27>

93. Я.Разумов Машиностроение претендует на роль драйвера индустриализации Казахстана, 17 Сентября 2019 \\ режим доступа:

[https://exk.kz/news/4901/mashinostroieniie-prietienduiet-na-rol-draiviera-industrializatsii-kazakhstana](https://exk.kz/news/4901/mashinostroieniie-prietienduiet-na-rol-draiviera-industrializatsii-kazakhstana 94)

[94](https://exk.kz/news/4901/mashinostroieniie-prietienduiet-na-rol-draiviera-industrializatsii-kazakhstana 94). А.Р.Каренов. Горное машиностроение Казахстана: проблемы становления, анализ состояния, перспективы развития, 2010 г. – режим доступа: <https://articlekz.com/article/5464>

ПРИЛОЖЕНИЕ А

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Страны | | | |
| КНР | Япония (Японское экономическое чудо) | Индия | Южная Корея (Южнокорейское экономическое чудо) |
| Периодизация | Первый этап индустриализации – этап «узкой государственной индустриализации» (1950-1980 гг.);  Второй этап индустриализации – этап «всеобщей индустриализации» (1981-1995 гг.); | Первый этап индустриализации: период быстрого экономического роста (1955 и 1961 гг.) – это «Золотые шестидесятые», «японское экономической чудо»  Второй этап индустриализации – устойчивый экономический рост (1964-1980 гг.) | планы развития структурировались в две пятилетки, это:  первый план 1951–1956 гг. и второй 1956-1961 гг. | На первом этапе (1962–1970 гг.) происходило создание трудоемких производств, не требующих крупных капиталовложений, профессиональных навыков и квалификации;  Второй этап (1970–1980) характеризуется переходом к капиталоемким отраслям: металлургии, судостроению, химической промышленности;  Третий этап (1980 – настоящее время) – создание и развитие наукоемких отраслей |
| Характерные черты | Отличительные элементы роста КНР – «двухколейный подход»: сосуществование государственного плана и рыночного механизма; наличие двухступенчатой системы ценообразования – отдельно взятый товар имеет низкую цену, установленную государством наряду с высокой рыночной ценой; | * объединение производителей, поставщиков ресурсов, сбытчиков продукции и банков в тесно связанные группы, называемые кэйрэцу; * взаимовыгодные отношения предпринимателей с правительством; * гарантия пожизненной занятости в больших корпорациях; * активное профсоюзное движение | В рамках первого плана была рассмотрено развитие таких отраслей как: сельское хозяйство, энергетика и транспорт, т.е. инфраструктура для роста промышленности;  в рамках второго плана подчеркнуты были отрасли тяжелой промышленности.  Государство усиливало свое влияние в экономике в двух основных формах – как собственник активов в отраслях общехозяйственного значения и как база институционального роста, законодательно устанавливая границы (рамочные условия) для частного предпринимательства | Первый этап характеризуется производством ткани и одежды, составляли 41% корейского экспорта; второй этап характеризуется металлургией, в конце 70-х годов возникает автомобильная промышленность и Корея превращается в крупнейшего производителя стали; третий этап характеризует страну становится лидером по производству полупроводников, мобильных средств связи, жидкокристаллических дисплеев |
| Приоритеты роста | Старт реформ превалировал наличием феномена волостно-поселковых предприятий (ВПП) в развитии сельского хозяйства, развитием и ростом пищевой отрасли и производящих предметы потребления; позднее – рост машиностроения, производство строительных материалов, автомобильной и химической промышленности; вторая половина 1990-х гг. представлена была такими отраслями как: изготавливание микросхем, персональных компьютеров, телекоммуникационных компонентов и генерация новых материалов | низкие налоги и интенсивное освоение японской наукой новых технологий | Приоритетным направлением развития страны стало притягивание прямых иностранных инвестиций в сектор инфраструктуры производственной такой как: энергетика, связь, порты, машиностроение, химическую промышленность и фармацевтика, а также реализовывалась рост отраслей, сплоченных с развитием АПК | Переход с этапа на этап обеспечивался инвестициями в образование. В 1952 году в корейских вузах обучались всего лишь 34 тыс. студентов. К 1975 году их численность увеличилась в 9 раз и достигла уровня 296 тыс. человек. К 1990 году число студентов увеличилось четырехкратно и превысило 1 млн.  Курс на развитие экспортного производства государство поддерживало рядом решительных мер, которые включали национализацию банков, девальвацию национальной валюты (вона) на 100%, государственные гарантии внешних займов. Существенную роль в исполнении пятилетних планов сыграл низкий уровень коррупции в правительственных структурах в 60–70-е годы. |
| Институциональный орган, регулирующий деятельность машиностроительных компаний | институт Китайской федерации машиностроительной промышленности (CMIF) и Ассоциация автомобилестроительной промышленности (Пекин), и имеющая список 100 крупнейших национальных машиностроительных компаний и топ-30 предприятий автомобильной промышленности | изначально была металлургия и угольная промышленность, а в конце 1950-х гг. был произведен транзит на развитие автомобильной промышленности | министерство торговли и промышленности, имеется в наличии список требований к процедурам импорта и экспорта  и издается на сайте Генерального Директората внешней торговли (Directorate General of Foreign Trade (DGFT) | применялось планирование с определением производственных поручений и сроков их нарушения с жёсткой системой контроля |
| Примечание: составлено автором по материалам исследования | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Страны | |
| Республика Ирландия «Кельтский тигр» | Финляндия |
| Периодизация | 1950–1970 гг. – транзит от политики изоляционизма к торговой либерализации | в 1940-е – 1950-е годы лидером являлось сельское и лесное хозяйство, составляло четверть ВНП;  2000 года более 60% стала сфера услуг, доля промышленности составляет 28%, |
| Характерные черты | * Ограничение госрасходов; * Существенное снижение налогообложения; * Создание особых зон промышленного развития; * Развитие химической промышленности; * Модернизация сельского хозяйства | Главные сектора финской экономики: лесной, информационный и телекоммуникационный, металлургический, энергетический, бизнес-услуг, здравоохранения, машиностроительный, пищевой, строительный |
| Приоритеты роста | * Реформа образования, внедрение системы free education * Развитая транспортная инфраструктура; * Большое число квалифицированных кадров; * Развитый аграрный сектор | Преимущества роста: политическая стабильность, открытость экономики, высокоразвитая инфраструктура и надёжность телекоммуникаций, а также высокий уровень взаимодействия между предприятиями, научно-техническими центрами и университетами |
| Институциональный орган, регулирующий деятельность машиностроительных компаний | Регулирующим органом, который отвечает за регистрацию компаний в Ирландии является CRO (Companies Registration Office), нормативный акт Ирландии – Закон о компаниях, 2014 г. |  |
| Примечание: составлено автором по материалам исследования | | |

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Машиностроительные заводы Казахстана

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование завода | Основное направление | Место нахождения завода |
| 1 | Алматинский завод тяжёлого машиностроения | производство, сбыт и сервисное обслуживание:   * оборудование для металлургической промышленности; * прокатное и волочильное оборудование; * оборудование для добычи нефти и газа; * оборудование для горнодобывающей промышленности; * продукция общепромышленного назначения. | Г. Алматы, ул. Толе би, 189 |
| 2 | Машиностроительный завод им. С.М. Кирова | лидер на мировом рынке морского вооружения благодаря использованию технологий и разработок | г. Алматы, ул. Макатаева, 127 |
| 3 | Шанхайский машиностроительный завод Шибан | лидер по производству дробильной и мельничной техники. | Г.Алматы, ул. Панфилова, 53 |
| 4 | Казахстанская подшипниковая корпорация | производство подшипников, организация всей цепочки поставок и обслуживания в городах Казахстана, поставщик подшипников в РК | г. Алматы, проспект Аль-Фараби, 17 (Бизнес-центр «Нурлы-Тау» 4Б, офис 1304) |
| 5 | Казахтрансстрой | подрядчики по строительству и обустройству транспортной инфраструктуры, по строительству и обустройству железных дорог, по укладке подъездных рельсовых путей для заводов, гражданского строительства без собственных проектных подразделений, зданий школ и колледжей, жилых зданий, сборных жилых зданий из конструкций заводского изготовления, по дорожному строительству, эксплуатации и техническому обслуживанию дорог | г. Алматы, Амангельды улица, 70 |
| 6 | Дом и к | производственная компания в сфере индивидуального производства уникальных товаров интерьера и экстерьера для дома и бизнеса | г. Алматы, ул.Шарипова, 117 |
| 7 | Эталон | компания по продаже металлических товаров | г. Алматы, ул.Кунаева, 32 |
| 8 | Металлист | производственная фирма. Основная область деятельности «Металлы, топливо, химия» и «Металлоизделия» | г. Алматы, ул.Венецианова, 37 |
| 9 | Хуассин ТОО КТПК |  | г. Алматы, проспект Райымбека, 420 |
| 10 | АО «Электромаш» | автобусы городские и междугородные, шасси для городских и междугородных автобусов, троллейбусы, техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств, услуги технического обслуживания и ремонта городских и междугородных автобусов | г. Алматы, улица Саина, 16 |
| 11 | ТОО «Тайказантехносервис» | услуги по организации проживания | г. Алматы, Гоголя улица, 162 |
| 12 | АО «Экспериментальный машиностроительный завод» | производство блочных котельных и бетоносмесительных установок | г. Алматы, Рыскулова проспект, 82 |
| 13 | Евразийский машиностроительный альянс ТОО СП | распространение датчиков температурных, оборудования для измерения и контроля расхода, счетчиков газа, газометры, водомеров, счетчиков для воды | г. Алматы, Толе би улица, 189 |
| 14 | Хеопс лтд ПСФ | изготовление комбикормов для живности | г. Алматы, Абая проспект, 20/15 |
| 15 | МДМ-Сервис | производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования | г. Алматы, Толе би улица, 287 |
| 16 | ТСМ 2000 | продажа: барьеры, решетки, ограждения, ворота из металла, шлагбаумы металлические, решетки металлические защитные, ограды металлические для обеспечения безопасности, ворота стальные, двери стальные, механическая обработка металлов, подрядчики, услуги изготовления металлического инструмента, двери, окна, световые люки и фонари верхнего света из металла | г. Алматы, Кассина улица, 2/4 |
| 17 | Корпорация Казахмыс, Карагандинский литейно-машиностроительный завод филиал | крупнейший производитель меди в Казахстане | г. Караганда, Орлова улица, 103 |
| 18 | Карагандинский инструментально-механический завод | комплектация конвейерных линий системами автоматизированного управления конвейерами (САУК) производства, производство геолого­разведочного и геологического оборудования – наголовники, буровые замки, запас­ные части к буровым станкам ЗИФ-650М, ЗИФ-1200МР, за­пасные части к буровым установкам УГБ-50М, УШ2Т, за­пасные части к буровым станкам СКБ-4, СКБ-5 | г. Караганда, Складская улица, 20 |
| 19 | Каргормаш-М | изготовление конвейеров ленточных, скребковых, шнековых (винтовых), дробильно-сортировочных комплексов и узлов к ним; нестандартное оборудование | г. Караганда, Орлова улица, 99/1 |
| 20 | ТОО Машзавод № 1 | изготовление высокоточного оборудования из углеродистых, нержавеющих, химическистойких, коррозионностойких и термостойких сталей и сплавов для атомной, горнодобывающей, перерабатывающей, химической и нефтегазовой промышленности | г. Караганда Олимпийская улица, 3 |
| 21 | Карагандинский машиностроительный завод имени Пархоменко | специализируется на выпуске горно-шахтного и обогатительного оборудования, запасных частей ГШО | Караганда,100014, ул. Амангельды, 26 |
| 22 | КазМетСтрой, ТОО, производственная компания | производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования | Карагандинская область, г.Темиртау, Республики проспект, 6 |
| 23 | ТОО «Ремонтно-электромеханический завод» | специализируется в области полиуретановых эластомеров. Поставка предприятиям и фирмам ассортимента полиуретановых изделий практически во всех базовых отраслях народного хозяйства, в том числе для горнодобывающей и обогатительной промышленности, металлургической и трубопрокатной, машиностроения, нефтегазового комплекса, транспорта, а также товары народного потребления. | Г. Усть-Каменогорск, Широкая улица, 44 |
| 24 | АО «Востокмашзавод» | предприятие по изготовлению горно-шахтного и металлургического оборудования и запасных частей к ним | [г. Усть-Каменогорск, проспект Н. Назарбаева, 86](https://www.spr.kz/map/ust-kamenogorsk-i-gorodskaya-administratsiya/vostokmashzavod.html) |
| 25 | ТОО [Машзавод](https://www.spr.kz/ust-kamenogorsk-i-gorodskaya-administratsiya/mashzavod-384113.html) | изготовление высокоточного оборудования из углеродистых, нержавеющих, химически-стойких, коррозийно-стойких и термостойких сталей и сплавов для атомной, горнодобывающей, перерабатывающей, химической и нефтегазовой промышленности | Усть-Каменогорск город, Абая проспект, 102 |
| 26 | АО Семипалатинский машиностроительный завод | предприятие производитель гусеничных транспортеров-тягачей ГТ-Т в Казахстане и СНГ в классе 8,5 тонн, его модификаций и запасных частей | Восточно-Казахстанская область, г.Семей, Глинки улица, 73 |
| 27 | ТОО «Сельхозтехника СК» | торгово-производственная компания Lenex занимается производством и продажей сельскохозяйственного оборудования и запчастей, а именно: погрузочное оборудование (нории, шнековые погрузчики, цепные и ленточные транспортеры), элеваторное оборудование (самотечные трубы, перекидные клапана, реечные задвижки и т.д.), сеялки СЗС и СКП 2, 1 Омичка и запчасти к ним, очистительные машины (СМ-4, ОВС-25, БЦС, Петкус, триерные блоки) | г. Петропавловск, Северная улица, 1 |
| 28 | ТОО «Северный Машиностроительный завод» | деятельность предприятия: литейное производство. На предприятии имеется плавильная установка ИСТ-0.16 ёмкость тигля 150кг. | Г. Петропавловск, Парковая улица, 57-А |
| 29 | АО «Петропавловский Завод Тяжелого Машиностроения» | крупнейшие машиностроительное предприятий по изготовлению оборудования для нефтегазодобывающей, нефтегазоперерабатывающей, нефтехимической, химической, газовой, энергетической и других отраслей промышленности на основе современных технологий, в соответствии со стандартами ГОСТ, ОСТ, СТРК, ТЕМА, ASME и API с учетом пожеланий заказчика. | Г. Петропавловск, Я. Гашека проезд, 1 |
| 30 | Ремонтно-механический завод АО Костанай минералы | высокомеханизированное горно-обогатительное предприятие, оснащенное оборудованием единичной мощности и имеющее достаточный уровень автоматизации производственных процессов. | Костанайская область, г. Житикара, Горная улица, 9 |
| 31 | ТОО “Прикаспийский Машиностроительный Комплекс” | комплекс Мангистауской области РК, занимающимся проектированием, изготовлением, монтажом и ремонтом химического, бурового, нефтегазопромыслового, взрывозащищенного электротехнического оборудования, сосудов и трубопроводов, производством, внедрением, ремонтом и сервисным обслуживанием установок электроцентробежных насосов, производством ацетилена и испытанием ацетиленовых баллонов | г. Атырау (Гурьев), Северная промзона микрорайон, 1 |
| 32 | ТОО «Запспецавтоматика» | подрядчики по установке систем пожарной и охранной сигнализации, противопожарной защиты. Слесарные услуги, подрядчики по установке пожарной сигнализации, по установке и техническому обслуживанию систем безопасности. | Г. Уральск, Кирова улица, 55 |
| 33 | ТОО «Оралнефтемашремонт» | услуги модернизации, ремонта и технического обслуживания оборудования, бурового инструмента для добычи нефти, нефтеперерабатывающего оборудования | г. Уральск, Азербайджанская улица, 15 |
| 34 | Павлодарский машиностроительный завод, металлоконструкции и грузоподъёмное оборудование | направления деятельности является производство:   * мостовых одно и двухбалочных кранов различного назначения, в т.ч. специальных (грейферных, магнитных, металлургических) г/п до 140 тонн (включительно); * козловых кранов г/п до 50 тонн (включительно); * запасных частей к кранам; * грейферов; * металлоконструкций различного назначения, в т.ч. строительных. | Г. Павлодар, Ломова улица, 180 |
| 35 | Майкопский редукторный завод | специализированное предприятие, которое занимается выпуском приводной техники с 1974 года, осуществляет проектирование и изготовление редукторов, предназначенных для всех отраслей промышленности | г. Павлодар, К. Маркса улица, 1 |
| Источник: [37] | | | |

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

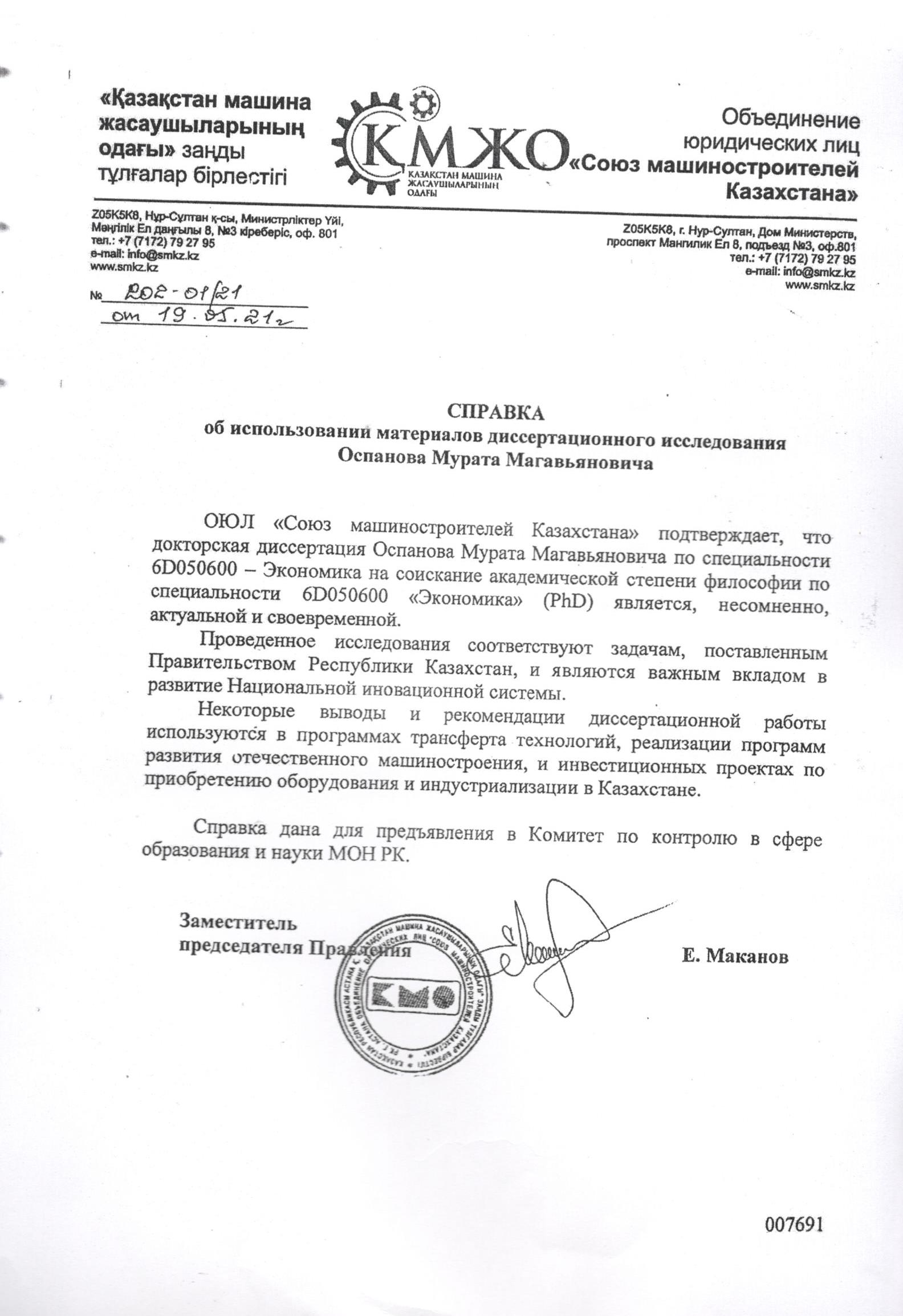
Перечень наиболее экспортируемых товарных групп машиностроения и металлообработки за январь-апрель 2022-2021 годов (Топ-10 товаров)

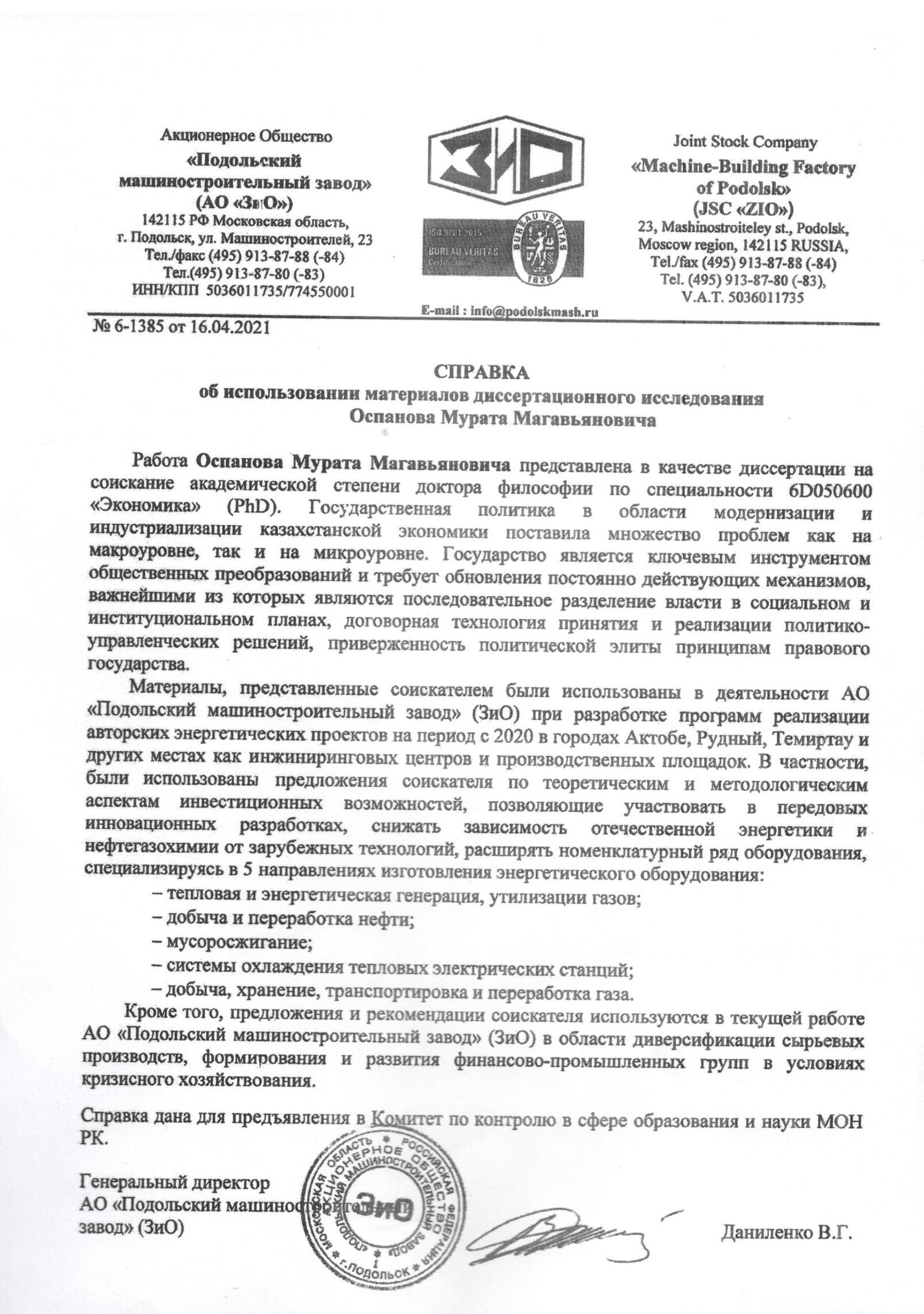
|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | ТНВЭД-6 | Наименование ТНВЭД-6 | 2021 | | 2022 | |
| тонн | тыс. $ | тонн | тыс. $ |
| Машиностроение | | | | | | |
| 1 | 870323 | Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с раб. объемом цилиндров более 1500 см3, но не более 3000 см3 | 482 | 6331 | 3515 | 59543 |
| 2 | 860719 | Прочие тележки, ходовые балансирные тележки, оси и колеса, включая части | 14703 | 21847 | 28306 | 54468 |
| 3 | 847150 | Блоки обработки данных, отличные от описанных в субпозиции 8471 41 или 8471 49, содержащие или не содержащие в одном корпусе одно или два из следующих устройств: запоминающие устройства, устройства ввода, устройства вывода | 2 | 409 | 52 | 22334 |
| 4 | 848250 | Подшипники с цилиндрическими роликами прочие | 6674 | 17221 | 7031 | 21155 |
| 5 | 850710 | Аккумуляторы электрические, включая сепараторы для них, прямоугольной (в том числе квадратной) или иной формы: свинцовые, используемые для запуска поршневых двигателей | 16006 | 27871 | 8641 | 17236 |
| 6 | 870324 | Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702) , включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили: транспортные средства только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием прочие: с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см3 | 171 | 4597 | 638 | 17220 |
| 7 | 852872 | Мониторы и проекторы, не включающие в свой состав приемную телевизионную аппаратуру; аппаратура приемная для телевизионной связи, включающая или не включающая в свой состав широковещательный радиоприемник или аппаратуру, записывающую или воспроизводящую звук или изображение: аппаратура приемная для телевизионной связи, включающая или не включающая в свой состав широковещательный радиоприемник или аппаратуру, записывающую или воспроизводящую звук или изображение: прочая, цветного изображения | 111 | 2665 | 505 | 14439 |
| 8 | 860110 | Железнодорожные локомотивы, с питанием от внешнего источника электроэнергии, или аккумуляторные: с питанием от внешнего источника электроэнергии | 197,4 | 2187,7 | 1188,7 | 13948,3 |
| 9 | 841112 | Двигатели турбореактивные тягой более 25 кН | 5,5 | 29084,4 | 2,0 | 12000,0 |
| 10 | 847130 | Вычислительные машины и их блоки; магнитные или оптические считывающие устройства, машины для переноса данных на носители информации в кодированной форме и машины для обработки подобной информации, в другом месте не поименованные или не включенные: машины вычислительные портативные массой не более 10 кг, состоящие, по крайней мере, из центрального блока обработки данных, клавиатуры и дисплея | 15,7 | 3737,0 | 34,8 | 8917,0 |
| Металлообработка | | | | | | |
| 1 | 720241 | Феррохром, содержащий более 4 мас.% углерода | 518979 | 542925 | 466654 | 825638 |
| 2 | 720836 | Прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм и более в рулонах, без дальнейшей обработки кроме горячей прокатки толщиной более 10 мм | 211500 | 133066 | 176282 | 121418 |
| 3 | 721049 | Прочий прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм или более, оцинкованный иным способом | 137286 | 131404 | 107809 | 104286 |
| 4 | 720221 | Ферросилиций, содержащий более 55 мас.% кремния | 46666 | 52541 | 38531 | 102087 |
| 5 | 720839 | Прочий прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм или более, неплакированный, в рулонах, без дальнейшей обработки кроме горячей прокатки, толщиной менее 3 мм | 70811 | 44568 | 101615 | 78514 |
| 6 | 720915 | Прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм и более, холоднокатаный, неплакированный, без гальванического или другого покрытия, без дальнейшей обработки, в рулонах толщиной 3 мм | 132408 | 111095 | 92971 | 75522 |
| 7 | 720249 | Прочий феррохром | 23922 | 47622 | 13802 | 65773 |
| 8 | 720449 | Прочие отходы и лом черных металлов | 181757 | 56589 | 218006 | 65071 |
| 9 | 720230 | Ферросплавы: ферросиликомарганец | 34556 | 35114 | 32234 | 58583 |
| 10 | 721420 | Прутки из железа или нелегированной стали, имеющие выемки, выступы, борозды или другие деформации, полученные в процессе прокатки или скрученныепосле прокатки | 52693 | 33030 | 67886 | 52715 |
| Источник: [67] | | | | | | |

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Статус единых и общих рынков в рамках ЕАЭС

|  |  |
| --- | --- |
|  | Статус формирования рынка |
| Единый рынок услуг | * единый рынок функционирует с 1 января 2015 г. Изначально в единый рынок услуг было включено 43 сектора, что в стоимостном выражении соответствовало 50% от общего объема предоставления услуг в государствах Союза; * в мае 2018 г. к 43 секторам были добавлены еще 9 секторов, 3 из которых начнут полноценно функционировать в условиях единого рынка не позднее января 2020 г. Таким образом, доля секторов, в которых сформирован единый рынок, составляет около 55% стоимостного объема производимых услуг в государствах Союза. |
| Общий рынок труда | * функционирует с 1 января 2015 г.; * на повестке в сфере общего рынка труда подготовка Договора о пенсионном обеспечении трудящихся |
| Общие рынки лекарственных  средств и медицинских  изделий | * функционирует с 6 мая 2017 г. |
| Общий рынок  электроэнергии | * формат договора об общем электроэнергетическом рынке Союза согласован на уровне заместителей министров энергетики стран ЕАЭС; * должен вступить в силу в 2019 году |
| Единый рынок  подакцизной продукции | * должен вступить в силу в 2020 году. |
| Общие рынки нефти и  нефтепродуктов | * утверждена Концепция формирования; * Программа формирования находится на стадии согласования; * должен вступить в силу в 2025 году |
| Общий финансовый  рынок | * разрабатывается проект Концепции формирования общего финансового рынка ЕАЭС; * подготовлен проект Дорожной карты по формированию Единого биржевого пространства; * разработан проект Соглашения о допуске брокеров и дилеров одного государства Союза на биржи других государств-членов. * проект Соглашения направлен на официальное согласование в странах Союза; * подготовлен проект Соглашения о взаимном допуске к размещению и обращению ценных бумаг на биржах в государствах Союза. Проект Соглашения направлен на официальное согласование в странах Союза; * одобрен проект Соглашения о порядке обмена сведениями, входящими в состав кредитных историй. Проект Соглашения направлен на официальное согласование в странах Союза; * в сентябре 2018 г. было подписано Соглашение о гармонизации законодательства государств-членов ЕАЭС в сфере финансового рынка [46]; * должен вступить в силу в 2025 году |
| Общий рынок газа | * утверждена Концепция формирования [47]; * ведется работа над Программой формирования; * должен вступить в силу в 2025 году |
| Общий рынок  транспортных услуг | * 14 августа 2017 г. был утвержден План мероприятий по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС в части воздушного транспорта на 2018–2020 годы [48]; * 25 октября 2017 г. был утвержден План мероприятий по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС 2018–2020 годы; * должен вступить в силу в 2025 году |
| Примечание: составлена автором по данным [46, 47, 48] | |





1. По данным Национального банка Республики Казахстан курс казахстанского тенге к доллару США составил: на 31.12.2010 г. – KZT/USD = 147,40; на 31.12.2017 г. – KZT/USD = 332,33, на 31.12.2020 г. – KZT/USD = 420,71; на 31.12.2021г. – KZT/USD = 431,67 [↑](#footnote-ref-1)