

Амангелды Темирлан Нурмуханбетулы,

студент, специальность «Машиностроение»;

Есенгалиева Салтанат Мутиголлаевна,

канд. экон. наук, ст. преподаватель,

Западно-Казахстанский аграрно-технический университет им. Жангир хана,

г. Уральск, Республика Казахстан

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА В КАЗАХСТАНЕ

В статье раскрыты значение и особенности машиностроительной отрасли. Раскрыты проблемы и перспективы развития отрасли машиностроения Республики Казахстан.

Ключевые слова: машиностроение, экономика машиностроения, промышленность, кластер нефтегазового машиностроения.

Temirlan N. Amangeldi,

student speciality Engineering;

Saltanat M. Essengaliyeva,

teacher,

Zhangir khan West Kazakhstan agrarian-technical university,

Uralsk, the Republic of Kazakhstan

STATUS AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING PRODUCTION IN KAZAKHSTAN

The article considers the essence, significance and features of the machine-building industry. Also considered the status and problems of development of mechanical engineering of the Republic of Kazakhstan. The perspective development of engineering in Kazakhstan and a cluster of oil and gas industry in West Kazakhstan region.

Keywords: machine building, engineering economics, industry, oil and gas engineering cluster.

Машиностроительное производство – это процесс изготовления, создания, выпуска продукции, товаров и услуг путем преобразования исходных ресурсов: сырья, материалов, полуфабрикатов, энергии, информации при одновременном использовании труда в готовом продукте

производства.

Для машиностроительного производства характерны следующие основные особенности:

1. Продукция машиностроения является основой воспроизводства основных фондов во всех отраслях. Продукция отличается чрезвычайным разнообразием, точностью изготовления, многодетальностью.

2. Производственные процессы в машиностроении характеризуются многостадийностью, сложностью и разнообразием применяемых методов обработки.

3. Технологические процессы характеризуются высокой сложностью, многооперационностью, разнообразием способов и методов реализации производственных процессов различной физической природы.

4. Машиностроительное производство относится к материалоемким и энергоемким производствам, где используют все известные материалы и энергоносители.

5. Кадры машиностроительного производства отличаются высоким уровнем профессиональной подготовки.

В развитых странах на долю машиностроительной отрасли приходится от 30 до 50% всего объема промышленного производства. К примеру, в Германии этот показатель достигает 53,6%, в Японии – 51,5%. При этом прибыль, получаемая от машиностроения, обеспечивает полное техническое обновление всей промышленности экономически развитых государств каждые 8–10 лет.

Что касается Казахстана, то по состоянию на 1 июля текущего года *доля машиностроения в нашей обрабатывающей промышленности занимает 11%*.

В целом в 2008–2016 годах наблюдался существенный рост выпуска отдельных видов продукции: тракторов, легковых автомобилей, грузовых вагонов, дизельных локомотивов, нефтепромыслового оборудования, электрических трансформаторов, распределительных клапанов, осветительных устройств. За последние годы в стране налажено производство таких новых для Казахстана видов продукции, как зерноуборочные комбайны, вертолёты,

автобусы, карьерные самосвалы, запорная арматура, части и комплектующие для горно-металлургического оборудования, холодильники и др. В рамках второй пятилетки индустриализации в машиностроении были выделены 6 приоритетных сегментов: автомобилестроение, производство электрооборудования, сельскохозяйственное, железнодорожное и нефтегазовое машиностроение, а также производство машин и оборудования для горнодобывающего комплекса [1].

Так, например, в Казахстане в последнее время получило развитие производство транспортных средств (железнодорожных, автомобильных), в том числе на совместных с белорусскими и российскими компаниями предприятиях, поставляющих продукцию на общий рынок. Так, с 2003 года АО «Азия Авто» выпускает в Усть-Каменогорске российские автомобили ВАЗ. Кокшетауское АО «КАМАЗ-Инжиниринг» является совместным казахстанско-российским проектом по производству автомобильной техники модельного ряда КАМАЗ. Базирующееся в Костане АО «АгромашХолдинг» совместно с российскими компаниями выпускает двигатели и различную сельскохозяйственную технику.

В конце 2012 года в Индустриальном парке Астаны с участием Президента РК Н. Назарбаева был запущен электровозостроительный завод ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» (ЭКЗ). В соответствии с кредитным договором, ЕАБР открыл ему кредитную линию сроком на 10 лет в объеме 10 млрд. тенге (свыше \$66 млн.). ЭКЗ является совместным предприятием между АО НК «Қазақстан темір жолы», французской корпорацией Alstom Holdings (один из мировых лидеров в производстве техники и оборудования для железнодорожного транспорта) и ЗАО «Трансмашхолдинг» (крупнейшая российская компания в области транспортного машиностроения).

За последние два года в Казахстане организовано 12 предприятий по сборке белорусской техники. Сегодня в республике собирается техника и оборудование ПО «БелАЗ», РУП «МТЗ», ПО «Гомсельмаш», ОАО «Минский

моторный завод», ОАО «Минский автомобильный завод», РУП «Завод «Могилевлифтмаш», ОАО «Бобруйскагромаш» и ОАО «Белкард».

Одной из приоритетных задач развития машиностроения является налаживание партнерства с глобальными транснациональными компаниями. Так, в озвученных главой государства 100 шагах по реализации пяти институциональных реформ 55-м шагом является привлечение, как минимум, десяти ТНК в перерабатывающий сектор. Благодаря этому Казахстан сможет создавать товары, ориентированные на экспорт, и выйти на мировые рынки [2].

В настоящий момент в машиностроительной отрасли уже успешно работают такие международные ТНК, как Toyota, General Electric, Alstom, General Motors, LG, KIA, Hyundai, Daewoo. Активно ведется работа по привлечению потенциальных инвесторов для организации производства продукции по приоритетным товарным группам в рамках ГП ИИР.

К действующим мерам поддержки машиностроительных предприятий относятся субсидирование процентной ставки по кредиту и лизингу, гранты на приобретение инновационных технологий, финансирование производственной инфраструктуры, стимулирование экспорта и другие меры в рамках существующих программ поддержки бизнеса, таких как «Производительность-2020», «Дорожная карта бизнеса-2020», «Экспортер-2020».

Весомую роль также играет реализация программы «Нұрлы жол». Возведение автомобильных и железных дорог, линий электропередач будет способствовать поддержанию спроса на продукцию железнодорожного машиностроения и электротехнического оборудования.

Для поддержания отрасли необходимо внедрить системные меры господдержки, направленные на защиту внутреннего рынка в условиях ВТО и ЕАЭС, а также на стимулирование внутреннего и внешнего спроса. Вступление Казахстана в ВТО – очень ответственный шаг. К примеру, постепенное снижение таможенных ставок на ввоз автомобилей с 30 до 15-17% в некоторой степени является ослаблением существующих барьеров, которые в настоящее время стимулируют отечественную автомобильную промышленность [4].

В этой связи уже сейчас необходимо предпринимать меры, прежде всего направленные на повышение конкурентоспособности казахстанских предприятий: привлекать иностранных инвесторов для ускоренного перехода к новейшим технологиям, стимулировать инвестиционную активность в приоритетных секторах промышленности.

Среди семи перспективных кластеров нефтегазовое машиностроение занимает особое место. С ним связывают будущее всего Казахстана. Развитие кластера нефтегазового машиностроения невозможно без создания индустриально-логистического центра.

План по созданию нефтегазового кластера предусматривает реализацию пилотного проекта нефтегазового машиностроительного кластера на территории Западно-Казахстанской области. Выбор этой области связан с наличием необходимого производственного и научно-технического потенциала, реализацией крупных инвестиционных проектов на территории данного региона и в приграничье с Россией, что должно обеспечить достаточный рынок сбыта машиностроительной продукции.

В то же время в отдельно взятом регионе страны невозможно создать все структуры кластера «Нефтегазовое машиностроение», тем более, если такие структуры расположены и в других регионах страны. В связи с этим одновременно к развитию данного кластера должны подключаться и создаваться его структуры и в других регионах республики, где сосредоточены предприятия, выпускающие продукцию нефтегазового машиностроения.

Осуществление модели кластера «Нефтегазовое машиностроение» с оснащением отрасли отечественным оборудованием даст толчок развитию в стране нефтегазового машиностроения и позволит сократить импорт оборудования нефтяными компаниями, что в какой-то степени могло бы изменить сырьевую направленность экономики Казахстана.

Казахстанские предприятия должны найти свою нишу в производстве машиностроительной продукции для нефтегазового сектора, не замахиваясь на выпуск сложного и дорогостоящего оборудования, которое уже давно освоено

и широко применяется на мировом рынке. На рисунке 1 приведена структура кластера нефтегазового машиностроения в Западно-Казахстанской области.

В качестве «ядра» кластера «Нефтегазовое машиностроение» могли бы выступить крупные нефтегазовые компании республики: АО «НК «КазМунайГаз», «Аджип ККО», «КарачаганакПетролиумОперейтинг Б.В.», СП «Тенгизшевройл», АО «СНПС «Актобемунайгаз» и «ПетроКазахстан КумкольРесорсиз». Они являются основными потребителями продукции нефтегазового машиностроения. От их заявок во многом зависит увеличение объема выпуска и освоение новых видов продукции. С учётом потребности этих и других нефтегазовых компаний в регионах страны целесообразно образовывать соответствующие необходимые структуры нефтегазового машиностроительного кластера.



Рисунок 1 – Структура кластера «Нефтегазовое машиностроение» в Западно-Казахстанской области

К сожалению, в Казахстане пока не созданы такие предприятия, которые предоставляют весь спектр услуг «под ключ», тогда как это является очень важным фактором при заключении контрактов на поставку товаров, работ и услуг нефтегазовым компаниям. В связи с этим многие отечественные производители остаются в проигрыше в проводимых тендерах по закупкам.

Хотя в стране постепенно увеличивается объем оказываемых местных услуг и работ, для нефтегазового сектора выпускается немного оборудования. Результат анализа отчётных данных показывает, что в основном нефтегазовые компании приобретают оборудование и материалы не отечественного производства, а импортные, которые в большей степени отвечают предъявляемым требованиям по эксплуатации.

Одной из наиболее важных и реальных возможностей развития машиностроения в современных условиях является сотрудничество между странами СНГ. Это будет способствовать увеличению производства и экспорта продукции, расширению источников привлечения инвестиций и внедрению новых технологий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ташенов А. *Машиностроение Казахстана: вызовы и перспективы роста* // KAZAKHSTAN. – 2013. – № 1. – С. 12-15.
2. Муратов Е. *Казахстан должен развивать собственное машиностроение* // KAZAKHSTAN. – 2013. – № 1. – С. 25-35.
3. Конурбаева Ж.Т. *Потенциальные возможности импортозамещения в машиностроении Восточного Казахстана.* – Усть-Каменогорск: Восточно-Казахстанский государственный технический университет им. Д. Серкбаева [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/16_ADEN_2011/Economics/9_88518.doc.htm
4. www.resurs.kz/catalog/batysstat. – Агентство РК по статистике.