

**Трибуна Молодого Исследователя
ЖАС ЗЕРТТЕУШІНІҢ МІНБЕСІ
PLATFORM OF YOUNG RESEARCHER**

МРНТИ 06.52.135
УДК 658.5

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2022-1-2-220-229>

М.М. ОСПАНОВ,*¹

докторант.

*e-mail: m_ospanov@bk.ru

¹ Университет международного бизнеса,
г. Алматы, Казахстан

**ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ
КАЗАХСТАНА КАК УЧАСТНИКА ЕАЭС**

Аннотация

Цель исследования – определить особенности развития машиностроения, которые сформировались в короткие исторические сроки. Машиностроение – ключевой сектор промышленности, который способен обеспечить стабильное и константное инновационное развитие предприятий. По оценкам экспертов Союза машиностроителей Казахстана, доля машиностроения в структуре обрабатывающей промышленности страны составляет 14%, в доле всей промышленности – 7%. Современный этап развития машиностроительной отрасли требует обновления и инноваций. В статье рассматриваются вопросы производства сбыта и сервисного обслуживания оборудования в период осуществления программы индустриализации в отрасли машиностроения. Уменьшение перспектив развития предприятий машиностроения взаимосвязано с недостатком инвестиций, износом фондов, уровнем конкуренции на отечественных и мировых рынках, дефицитом квалифицированного персонала. Основное внимание уделяется выявлению особенностей развития машиностроительного комплекса и проведению сбалансированной политики как на территории страны, так и на территории стран – членов ЕАЭС. Автор акцентирует внимание на том, что экономический рост Казахстана сопровождается структурными изменениями, которые воспроизводят уровень промышленного и научно-технологического развития страны. Новизна исследования заключается в обзоре деятельности предприятий, выявления особенностей и причин, сдерживающих развитие машиностроения. Результатом исследования является обоснование логики укрепления ключевых производств и содействие запуску базовых курсов развития отрасли.

Ключевые слова: машиностроение, индустриально-инновационное развитие, энергоэффективное производство, модернизация, бизнес-игроки, Индустрия 4.0, производительность труда.

Введение

Базовой отраслью экономики индустриально развитого государства, производящей оборудование, машины, станки, приборы, товары народного потребления, является машиностроение. Машиностроительный сектор охватывает обрабатывающую промышленность, агропромышленный комплекс, энергетический и металлургический сектор, транспорт и остальные отрасли экономики, которые стабилизируют их деятельность. Устойчивый рост и бесперебойное функционирование отрасли обуславливают энергоёмкость и материалоемкость национальной экономики, рабочую продуктивность, уровень промышленной безопасности производственных объектов – как экологической, так и экономической. Эти показатели являются основными факторами успешного экономического развития.

Машиностроение за годы индустриально-инновационного развития страны стало статично развивающейся отраслью, объем производства в которой умножился втрое, превзошел 1 трлн тенге в 2018 г., в 2019 и 2020 гг. динамика роста показателей машиностроения сохранилась.

Валовая добавленная стоимость (ВДС) машиностроительного комплекса республики равняется 0,6%, тогда как в России это 2,9%. Показатель является невысоким по сравнению со странами – лидерами по выпуску машиностроительной продукции, такими как Германия – 8,1%, Япония – 7,2%, Беларусь – 7,1% (показатель в этой стране сравним с немецким или японским). Приоритетное положение отрасли в экономике Казахстана сложилось с помощью выпуска оборудования, приборов и товаров потребления для населения. Из 14 сфер обрабатывающей промышленности 6 отраслей приходится на машиностроительную отрасль. В настоящее время машиностроительный комплекс представлен секторами по:

- ♦ производству компьютерной, электронной и оптической продукции;
- ♦ машин и оборудования;
- ♦ автотранспортных средств;
- ♦ монтажу машин и оборудования.

Основные положения

Положения, выносимые на обсуждения, определены исследованием анализа современного состояния и достижений машиностроительной отрасли за последние две пятилетки. Машиностроение является приоритетной отраслью, влияющей на экономическую независимость и безопасность страны. Основными итогами осуществления Государственной программы индустриально-инновационного развития машиностроения РК за 2010–2019 гг. являются [1]:

- ♦ рост объема производства в 5 раз, который составил 1,5 трлн тенге;
- ♦ рост инвестиций в 3 раза, достигший 50 млрд тенге;
- ♦ рост объема экспорта в 3 раза, который составил 1,1 млрд долл.;
- ♦ создание порядка 16 тысяч рабочих мест.

Характер развития машиностроения представлен уровнем мультипликативной отдачи на смежные, параллельные отрасли национальной экономики. Одно созданное рабочее место в машиностроении показывает стимулирование организации около 7–8 вакансий в смежных отраслях. И наибольшую результативность имеют предприятия, производящие электрооборудование и транспортные средства [2]. Специфика развития машиностроительной отрасли Казахстана обоснована доминированием производства по техническому обслуживанию и сборке машин и оборудования в автомобилестроении, железнодорожном и сельскохозяйственном машиностроении. Соизмеряя темпы роста отраслей машиностроения, отметим, что лидирующие позиции занимает автомобилестроение, продукция которого вышла на экспортные рынки. Ключевые предприятия сектора на 2021 г. представлены на рисунке 1 [15].

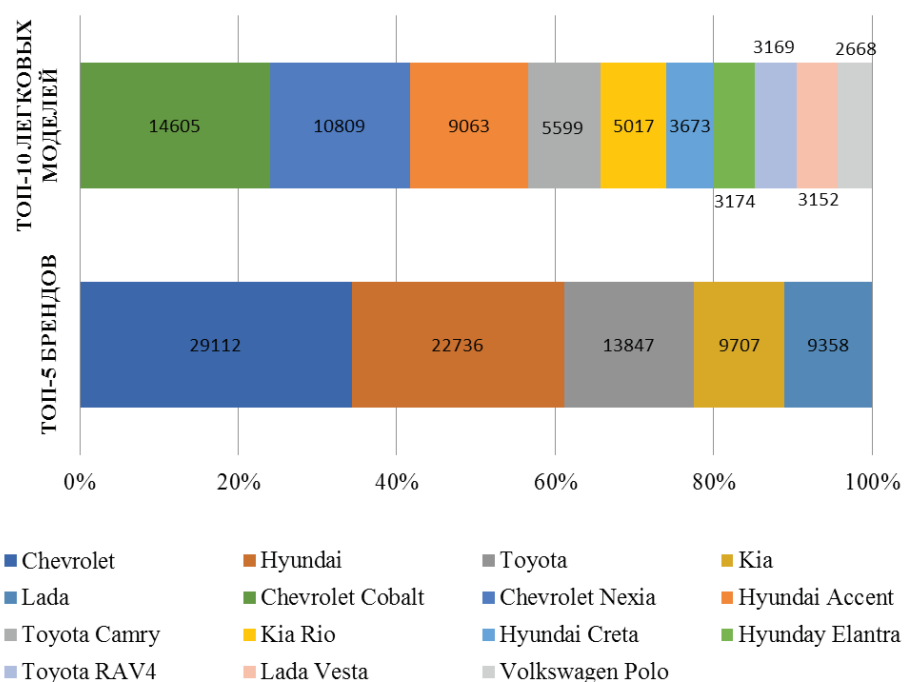


Рисунок 1 – Автомобильный рынок Казахстана в 2021 г.

Материалы и методы

Методология исследования базируется на таких методах познания, как метод анализа рядов динамики и метод теоретического обобщения. Значительное внимание автор уделяет использованию современных технологий и систем в исследовании вопросов траектории роста машиностроительной отрасли Казахстана.

Обобщение и изучение конкурентоспособности машиностроительного комплекса характеризуются использованием метода теоретического обобщения, изучения динамики изменений в отрасли, которые позволяют обусловить общие признаки, характер и свойства роста конкурентоспособности исследуемой отрасли. Среди развивающихся подотраслей динамику роста показывает автомобилестроение, формируется продукция для сельского хозяйства (АПК), нефтесервисных компаний и недропользователей с использованием элементов Индустрии 4.0, являющихся инструментом модели «умная специализация». Опыт применения аналогичных стратегий является примером для развивающихся государств и задач повышения производительности труда. В работе применялись такие научные методы, как литературный и сравнительный анализ, систематизация и обобщение.

Результаты и обсуждение

Ряд предприятий машиностроения выступают лидерами на мировых рынках по производству, сбыту и сервисному обслуживанию оборудования для металлургической промышленности; прокатного, волочильного оборудования, оборудования для добычи нефти и газа; для горнодобывающей промышленности; продукции общепромышленного назначения и др. В период осуществления программы индустриализации в отрасли машиностроения было исполнено 114 проектов на общую сумму 276 млрд тенге, образовано порядка 11 тыс. рабочих зон [3]. Машиностроительное производство с 2000 г. показало рост в 24 раза и по результатам 2018 г. собрало 1,1 трлн тенге. Последние 10–15 лет отрасль показала дислокацию от изготовления комплектующих паев к выпуску конечных видов продукции. Возникли новые, модернизированные виды товаров и активизировали свою деятельность, которая представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Развитие машиностроительного производства

Alstom, General Electric, CMC-JAC Motors, Hyundai и многие другие транснациональные корпорации были притянуты к развитию отрасли, была распространена номенклатура выпуска продукции для экспорта, к ней относятся: автомобильная продукция, вентиляторы, аккумуляторы, локомотивы, трансформаторы. Страна удачно встраивается в цепь стоимости капитала, что и создало выпуск электротехнической продукции, такой как Schneider Electric, силами ТОО «Силумин-Восток», вентиляционных машин LG Electronics на базе ТОО «Алматинский вентиляторный завод».

В апреле 2019 г. принята Программа совместных действий РК и РФ, являющаяся узловым центром расширения и углубления кооперационных связей. В частности, велся учет кооперации программных проектов с ПАО «КамАЗ», АО «Петербургский тракторный завод» и прочих. В 2019 г. была заложена база ТОО «Hyundai Trans Kazakhstan», генерируя выпуск легковых автомобилей марки Hyundai в период поддержки китайским партнером по вводу в работу заводов по выпуску шин и двигателей и предоставляя старт формированию автокомпонентной базы. 2018 г. в Казахстане характеризуется изготовлением более 6 тыс. легковых автомобилей, половина которых была сконцентрирована на экспорте в другие страны, среди которых отметим такие страны, как Россия, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан; за 8 месяцев 2019 г. было направлено порядка 30 тыс. автомобилей. Итогом является рост объема производства в машиностроении, равный 18% в сравнении с периодом 2018 г. [4]. В подотраслях машиностроения национальные компании вырабатывают продукцию для сельского хозяйства (АПК), нефтесервисных компаний и недропользователей. Квалифицированные отрасли определены использованием пултоуправляемых сварочных комплексов с использованием элементов Индустрии 4.0 и представлены следующими предприятиями (рисунок 3).

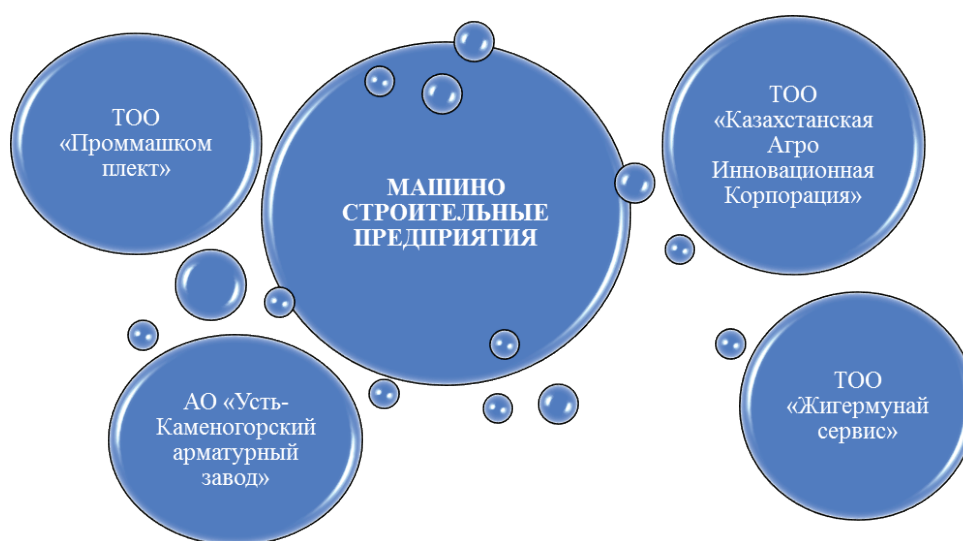


Рисунок 3 – Машиностроительные предприятия

С 2018 г. сектор сельскохозяйственного машиностроения показывает увеличение выпуска, которому содействовали меры государственной поддержки – например, высвобождение от уплаты НДС при реализации продукции; наблюдается рост масштабов производства в горно-рудном секторе, что соединено с умножением выпуска запчастей для бурильных машин, их доля состоит из 73%; приумножена мощность машиностроения нефтегазового за счет импортозамещения обширной номенклатуры продукции. Потенциал роста имеется в целом по отрасли: \$13 млрд составляет импорт продукции, отечественный объем производства продукции которого превысил \$3 млрд.

Президент РК К.Ж. Токаев в Послании ставит задачу повышения производительности труда в 1,7 раза [5], а также в рамках Госпрограммы индустриально-инновационного развития вырабатываются меры по поддержке высокопродуктивного среднего бизнеса, содержащие налоговое, финансовое, административное стимулирование. На начало реализации карты формирования машиностроения РК на 2019–2024 гг. были озвучены меры по осуществлению пунктов карты [6]. Разработанный документ МИИР РК совместно с ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» является фантомом вырабатывания машиностроительного комплекса на среднесрочную перспективу; карта нацелена на рост конкурентоспособности отечественных предприятий и экспортного потенциала и внедрение новых технологий.

Дорожная карта предусматривает пакет мер поддержки, и узловым пунктом карты регулирования бизнес-процессов является признание Закона РК «О промышленной политике» [7],

санкционирующего проведение сбалансированной политики на территории страны, группирует и упрощает процесс оказания поддержки промышленности, инвесторы завоевывают стимулы для материализации проектов в обрабатывающих отраслях, инициирована организация Фонда развития промышленности Казахстана при МИИР РК. При государственной поддержке реализация данных мероприятий форсирует рост производственных объемов и производительности труда машиностроения в 2 раза, усилит объем экспорта в 1,2 раза. Итак, Дорожная карта предусматривает 57 мероприятий, локализованных по 11 направлениям [8]. В целом в отраслях экономики за отчетный период отмечен рост. Так, произведено промышленной продукции на 780,2 млрд тенге с повышением на 5,1% [9]. Объем производства отрасли в номинальном выражении вырос на 13.6%. 26 июня премьер-министром Казахстана была ратифицирована Дорожная карта по развитию машиностроения РК на 2019–2024 гг. [10], направленная на определение задач по достижению конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий, внедрение новых технологий и рост экспортного потенциала отрасли. Экономический рост сопровождается структурными изменениями, которые воспроизводят уровень промышленного и научно-технологического развития. Для национальной экономики свойственны следующие противоречия (рисунок 4).

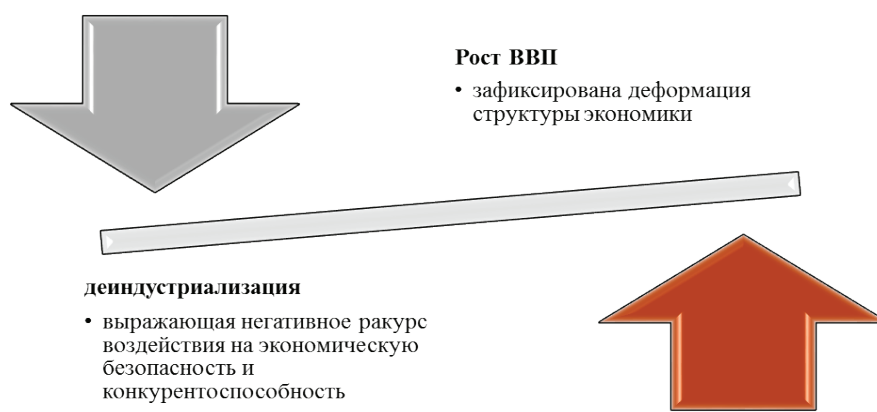


Рисунок 4 – Противоречия национальной экономики

Осуществление структурных изменений в реальном секторе экономики требует новой модели развития, которая способна обеспечивать системную реорганизацию хозяйственного устройства и развитие промышленности на новом технологическом уровне. Машиностроительный комплекс Казахстана как участник Евразийского экономического союза требует определения своей роли. Здесь важно заметить, что всем странам ЕАЭС на функционирующих энергетических мощностях свойственна существенная степень износа и требуется обновление, модернизация производства с заменой оборудования, что увеличивает жизненность проблемы производства собственного оборудования (таблица 1).

Таблица 1 – Уровень износа оборудования на энергетических мощностях, %

Общий объем промышленного производства ЕАЭС	Россия	Казахстан	Беларусь	Армения	Кыргызстан
	88,7	6,3	4,4	0,3	0,3
Оборудование проработало свыше 30 лет	60	41	55	40	75
Износ оборудования ТЭС	60	70	58,9	55	80
ГЭС	80	75	55	45	65
АЭС	35	45	50	40	70
ВЛ	50	53	44	45	77
Подстанции	60	77	50	56	65
В электросетевом комплексе выработан нормативный срок	70	54	60	55	78
Примечание – Составлено автором по данным [11].					

Анализ таблицы показал, что в России изнашивание производственных мощностей представлено следующими показателями: более 30 лет отработало оборудование ТЭС – 60%, ГЭС – 80%, АЭС – 35%, ВЛ – 50%, подстанций – 60%; в электрораспределительном сетевом комплексе срок эксплуатации произведенной продукции равен 70% оборудования, технологический цикл экспериментального и стендового оборудования превосходит 90%. Данная ситуация наблюдается во всех странах – членах ЕАЭС, в Казахстане порядка 41% трансформаторных мощностей проработало свыше 30 лет, для электростанций характерен 70%-ный износ оборудования. 2013 г. охарактеризован возвратом оснащения тепловых электростанций на уровне 29 лет, ГЭС – 35,7 лет, 57% мощности электростанций проработали больше 30 лет [11]. Текущая ситуация и перспективы развития рынка оборудования, которое производится предприятиями электроэнергетического машиностроения, связаны с требованиями электроэнергетики к необходимому объему формирующихся мощностей, качеству электрической и тепловой энергии, стабильности и безвредности эксплуатации объектов энергетики для устойчивого развития экономики и энергетической стратегии государств – членов ЕАЭС.

За последние 30 лет казахстанское машиностроение прошло несколько фаз циклического развития. Транзит от административной к рыночной экономике отмечается как положительными, так и отрицательными сторонами. Машиностроители прошли испытания: фаза кризиса после распада СССР была трудным периодом, в 1990-е годы уровень капиталовложений сократился. В республике в 2001 г. инвестиции основного капитала были равны 36% от степени 1990 г., отрасли промышленности обладали опорой, но сфера производства погрузилась в долговременную фазу спада и кризиса. Неверно утверждение, что конец 1990-х – начало 2000-х годов для отечественного машиностроительного комплекса период бездействия и флегматичности. Государственное управление вело поддержку развития отрасли: в 1996–1998 гг. госинвестиции в промышленный сектор составляли порядка 150 млн долларов, или 6,8% от общего объема. Несомненно, имелось и иностранное инвестирование, но этого не наблюдалось в иных секторах экономики.

И государственное устройство, и субъекты машиностроительной отрасли отыскивали новые точки роста. В 1998 г. Министерством энергетики РК была разработана и утверждена Программа формирования тракторного производства на базе завода «Павлодартрактор». Масштаб выпуска его продукции имел приличные грани – до тысячи тракторов в год, имелось вхождение в регионы РФ; начало 2000-х годов дало стартовую инициализацию разработке автомобильного двигателя, и примером стал завод имени Кирова, который начал выпуск товаров – тракторов. Но машиностроительный рынок ни отечественного двигателя, ни тракторов так и не увидел. Как отмечал экономист-исследователь М. Спанов: «...мы утратили советскую промышленность, требовалось ее частичное сохранение». В кандидатской диссертации, освещавшей вопросы конверсии оборонного комплекса, 70% продукции которого выпускалось для военно-морского флота, автором отмечено, что развал СССР сделал данную продукцию невостребованной. Данные потери отрасли в 1990-х годах были весьма высокими... [12]. Требуется обратить внимание на важный момент, что республика обойдется и без монументального машиностроения. Потому как нефть и агросектор – это ядро экономики, а перерабатывающая промышленность – это надстройка. Позитивные стороны формирования машиностроительного комплекса [13] рассмотрены на рисунке 5 (стр. 226).

Заключение

Таким образом, экономический рост начала и середины 2000-х годов показал восстановительный процесс машиностроительной отрасли, динамика его роста равнялась 23% в год. Однако данное развитие было представлено без поддержки государства; растущий внутренний спрос на продукцию машиностроительной отрасли не показал объемов роста отрасли, доля отрасли в масштабах ВВП была скромной. Переломным моментом для развития отрасли являлось принятие ГПФИИР – программы по форсированному развитию.

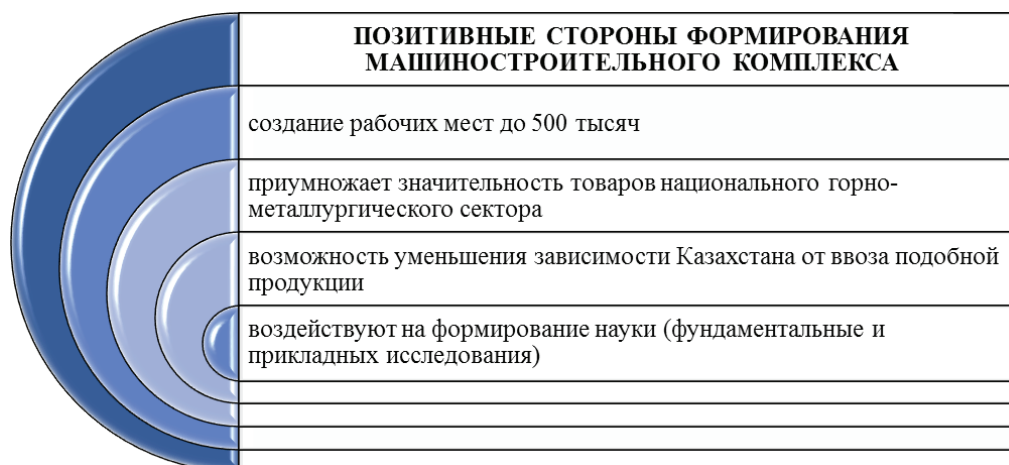


Рисунок 5 – Позитивные стороны формирования машиностроительного комплекса

Машиностроительные проекты были охвачены Картой индустриализации, но скорость темпов повышения машиностроительного комплекса в период индустриализации была малой – в среднем 0,6% в год. Причиной являлось общее состояние национальной экономики, состояние платежного баланса и внутреннего спроса. Возобновление отрасли машиностроения было зафиксировано в январе – июне 2018 г., это рост отрасли на 16%, что подтверждает зависимость казахстанского машиностроения от внутреннего спроса. Автомобилестроение, являясь флагманом отрасли, имеет рост отсроченного спроса и за счет государственных программ субсидирования кредитов на автомобили и формирования национального бренда «made in KZ».

Абсорбируются три стержневых спроса для национального машиностроительного комплекса – инвестиции, рынки и кадры. Доминирующие нефтяной, горно-металлургический и торговые секторы машиностроения в РК являются заманчивым направлением для инвестиций из-за рубежа, а условия заимствований на внутреннем рынке непомерно строгие [14]. Машиностроительные ТНК в количестве двух десятков были привлечены на рынок на условиях офтейк-контрактов и софинансирования со стороны отечественных государственных компаний.

Вхождение в рынки ЕАЭС не дало полной реализации возможностей вывоза казахстанской продукции, отдельные отечественные машиностроители реализовали вывоз в Россию, а автозаводы освоили как рынки ЕАЭС, так и рынки Центральной Азии и Китая. Совершающиеся в машиностроении процессы двойственны: имеются вопросы и выработаны жизнестойкие предприятия, профессиональное сообщество, которое направлено на развитие отрасли. 2018 г. был пройден под председательством Российской Федерации, и это был четвертый год старта работы Евразийского экономического союза в составе России, Беларуси, Казахстана, Армении и Кыргызстана. Данные официальной статистики Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) в 2018 г. по ЕАЭС зафиксировали положительную динамику социально-экономических показателей: совокупный ВВП поднялся на 1,9%, промышленное производство – на 3,2%, объем внешней торговли со странами вне ЕАЭС – на 21,5%, экспортных операций во взаимной торговле – на 11,1%. Союз формирует торгово-экономическое сотрудничество более чем с 50 державами и ведущими межгосударственными объединениями мира, союз создан с целью формирования единой экономической политики, оснащающей перемещение рабочей силы, финансов, услуг и товаров. ЕАЭС является интеграционным проектом на двусторонней основе: и в экономическом, и в политическом плане. Но немаловажные ожидания стран-участниц от евразийской интеграции пока не оправданы, и имеется проблема ЕАЭС – признание наличия институциональной дисциплины, присутствие высокого количества изъятий и барьеров при взаимной торговле. Создание ЕАЭС стало реальным благодаря заинтересованности ряда государств постсоветского пространства в усилении сотрудничества на многосторонней основе. Риск-факторы и факторы надежности евразийской интеграции и в Казахстане, и в Беларуси причисляют различную готовность стран из-за разницы в уровне развития и открытости.

К приоритетным задачам в рамках ЕАЭС специалисты причисляют необходимость увеличения торгово-экономического сотрудничества, например, Казахстан, как и Беларусь, намеренно жаждет приобретать добавочные возможности для выхода продукции на российский рынок, оснащать покупку ресурсных запасов по внутренним российским ставкам. Интеграционное участие Казахстана и Беларуси было рождено тягой к совмещению потенциалов всех стран-участниц и оценочными проблемами регионов. Казахстан и Беларусь трактуют участие в ЕАЭС как инструмент доступа к рынку России отечественных производителей и экономический прирост дополнительных финансовых ресурсов. Армения и Кыргызстан подвергают анализу евразийское слияние через призму экономических проблем стран и их геополитических интересов.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Машиностроение в экономике Казахстана // Пресс-релиз Министерства труда и социальной защиты населения РК, 2020 г., № 6. URL: https://www.kazenergy.com/upload/document/atlas/ma_ru.pdf
- 2 Пресс-служба Премьер-министра РК, primeminister.kz/ru/news/reviews/odno-rabochee-mesto-vmashinoostroitelnoy-otrasli-stimuliruet-sozdanie-7-8-rabochih-mest-v-smezhnyh-otraslyah-2821350
- 3 Машиностроение в Казахстане: с 2000 года объем производства увеличился в 24 раза // Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан. 16 сентября 2019 г. URL: <https://primeminister.kz/>
- 4 Широкомасштабное развитие возобновляемых источников энергии и его влияние на рынок электроэнергии и сетевую инфраструктуру. 14.11.2020 г. URL: <https://unece.org/>
- 5 Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана. URL: <https://www.akorda.kz/>
- 6 Об утверждении Дорожной карты (комплексного плана) по развитию машиностроения на 2019–2024 годы. Распоряжение Премьер-министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 года № 115-р. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/R1900000115>
- 7 Досье на проект закона РК «О промышленной политике» (сентябрь 2020 г.). Концепция проекта закона РК «О промышленной политике». URL: https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=32229871
- 8 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». URL: <https://online.zakon.kz/>
- 9 Ускеленова А.Т. Промышленное производство в обеспечении экономического роста: возможности и реалии // Вопросы гуманитарных наук. – № 1(45). – 2010. – С. 65–71.
- 10 Широкомасштабное развитие возобновляемых источников энергии и его влияние на рынок электроэнергии и сетевую инфраструктуру. 14.11.2020 г. URL: <https://unece.org/>
- 11 Цифры развития. Итоги социально-экономического развития Алматы. – газета «Вечерний Алматы», № 151, 19.12.2019 г.
- 12 Спанов М.У. Участие Казахстана в ЕАЭС: вступление, результаты // Национальные стратегии модернизации: достижения и перспективы. Материалы конференции. КИСИ при Президенте РК, декабрь 2018 г.
- 13 Kurmanov N., Tolysbayev B., Aibossynova D., Parmanov N. Innovative activity of small and medium-sized enterprises in Kazakhstan and factors of its development // *Economic Annals-XXI*, 2016, no. 158(3-4(2), pp. 57–60. URL: <http://dx.doi.org/10.21003/ea.V158-13>
- 14 Seitzhanov S.S., Kirdasinova K.A., Uskelenova A.T. Innovative Approach of Business Management in Kazakhstan // *Journal of Social Sciences Research*, 2018. URL: <https://ideas.repec.org/a/arp/tjssrr/2018p692-697.html>
- 15 Абылкасов Д. Продажи новых авто в Казахстане: итоги 2021 года. Новости Kapital.kz. URL: : <https://kapital.kz/lifestyle/102406/prodazhi-novykh-avto-v-kazakhstane-itogi-2021-goda.html>

REFERENCES

- 1 Mashinostroenie v jekonomike Kazahstana // Press-reliz Ministerstva truda i social'noj zashhity naselenija RK, 2020 g., № 6. URL: https://www.kazenergy.com/upload/document/atlas/ma_ru.pdf. (In Russian).
- 2 Press-sluzhba Prem'er-ministra RK, primeminister.kz/ru/news/reviews/odno-rabochee-mesto-vmashinoostroitelnoy-otrasli-stimuliruet-sozdanie-7-8-rabochih-mest-v-smezhnyh-otraslyah-2821350. (In Russian).
- 3 Mashinostroenie v Kazahstane: s 2000 goda ob'em proizvodstva uvelichilsja v 24 raza // Oficial'nyj informacionnyj resurs Prem'er-ministra Respubliki Kazahstan. 16 sentjabrja 2019 g. URL: <https://primeminister.kz/>. (In Russian).

- 4 Shirokomasshtabnoe razvitie vozobnovljaemyh istochnikov jenergii i ego vlijanie na rynek jelektroenergii i setevuju infrastrukturu. 14.11.2020 g. URL: <https://unece.org/>. (In Russian).
- 5 Konstruktivnyj obshhestvennyj dialog – osnova stabil'nosti i procvetaniya Kazahstana. Poslanie Glavy gosudarstva Kasym-Zhomarta Tokaeva narodu Kazahstana. URL: <https://www.akorda.kz/>. (In Russian).
- 6 Ob utverzhdenii Dorozhnoj karty (kompleksnogo plana) po razvitiju mashinostroeniya na 2019–2024 gody. Rasporjazhenie Prem'er-ministra Respubliki Kazahstan ot 26 ijunja 2019 goda No. 115-r. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/R1900000115>. (In Russian).
- 7 Dos'e na proekt zakona RK «O promyshlennoj politike» (sentjabr' 2020 g.). Konceptcija proekta zakona RK «O promyshlennoj politike». URL: https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=32229871. (In Russian).
- 8 Rasporjazhenie Prem'er-Ministra Respubliki Kazahstan ot 26 ijunja 2019 goda No. 115-r «Ob utverzhdenii Dorozhnoj karty (kompleksnogo plana) po razvitiju mashinostroeniya na 2019–2024 gody». URL: <https://online.zakon.kz/>. (In Russian).
- 9 Uskelenova A.T. (2010) Promyshlennoe proizvodstvo v obespechenii jekonomicheskogo rosta: vozmozhnosti i realii // Voprosy gumanitarnyh nauk. No. 1(45). P. 65–71. (In Russian).
- 10 Shirokomasshtabnoe razvitie vozobnovljaemyh istochnikov jenergii i ego vlijanie na rynek jelektroenergii i setevuju infrastrukturu. 14.11.2020 g. URL: <https://unece.org/>. (In Russian).
- 11 Cifry razvitija. Itogi social'no-jekonomicheskogo razvitija Almaty. – gazeta «Vechernij Almaty», № 151, 19.12.2019 g. (In Russian).
- 12 Spanov M.U. Uchastie Kazahstana v EAJeS: vstuplenie, rezul'taty // Nacional'nye strategii modernizacii: dostizhenija i perspektivy. Materialy konferencii. KISI pri Prezidente RK, dekabr' 2018 g. (In Russian).
- 13 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, no. 158(3-4(2), pp. 57–60. URL: <http://dx.doi.org/10.21003/ea.V158-13>. (In English).
- 14 Seitghanov S.S., Kirdasinova K.A., Uskelenova A.T. (2018) Innovational Approach of Business Management in Kazakhstan // Journal of Social Sciences Research, URL: <https://ideas.repec.org/a/arp/tjssrr/2018p692-697.html>. (In English).
- 15 Abyljasov D. Prodazhi novyh avto v Kazahstane: itogi 2021 goda. Novosti Kapital.kz. URL: : <https://kapital.kz/lifestyle/102406/prodazhi-novykh-avto-v-kazahstane-itogi-2021-goda.html>. (In Russian).

М.М. ОСПАНОВ,*¹

докторант.

*e-mail: m_ospanov@bk.ru

¹Халықаралық бизнес университеті.

Алматы қ., Қазақстан

ЕАЭО МҮШЕСІ РЕТІНДЕ ҚАЗАҚСТАННЫҢ МАШИНА ЖАСАУ КӘСІПОРЫНДАРЫНЫҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ

Андатпа

Зерттеудің мақсаты – қысқа мерзімді кезеңде қалыптасқан машина жасаудың даму ерекшеліктерін анықтау. Машина жасау кәсіпорындардың тұрақты және инновациялық дамуын қамтамасыз етуге қабілетті негізгі сала болып табылады. Қазақстан машина жасаушылар одағы сарапшыларының бағалауынша, еліміздің өңдеу өнеркәсібінің құрылымында машина жасаудың үлесі 14%, бүкіл саланың үлесінде 7% құрайды. Машина жасау саласының қазіргі даму кезеңі жаңару мен инновацияны қажет етеді. Мақалада машина жасау өнеркәсібінде индустрияландыру бағдарламасын іске асыру кезінде жабдықты өндіру, өткізу және сатудан кейінгі қызмет көрсету сияқты өзекті мәселелер қарастырылған. Машина жасау кәсіпорындарының даму мүмкіндіктерін төмендеуі инвестицияның жетіспеушілігімен, қаражаттың құнсыздануымен, ішкі және әлемдік нарықтағы бәсекелестік деңгейімен, білікті кадрлардың тапшылығымен өзара байланысты. Сонымен қатар, мақалада машина жасау кешенінің даму ерекшеліктерін анықтауға және ел аумағында да, ЕАЭО-ға мүше елдердің аумағында да теңгерімді саясат жүргізуге болатынына басты назар аударылады. Автор Қазақстанның экономикалық өсімі елдің өнеркәсіптік және ғылыми-техникалық даму деңгейін қайта өндіретін құрылымдық өзгерістермен қатар жүретінін атап көрсетеді. Зерттеудің жаңалығы: кәсіпорындардың қызметіне шолу жасау, машина жасаудың дамуына кедергі келтіретін белгілер мен себептерді анықтау. Зерттеу нәтижесінде халық шаруашылығының негізгі салаларын нығайту және саланы дамытудың базалық курстарын іске қосуды қолдай процесіне көмектесу логикасы негізделді.

Тірек сөздер: машина жасау, индустриялық-инновациялық даму, энергия тиімді өндіріс, жаңғырту, бизнес-ойыншылар, Өнеркәсіп 4.0, еңбек өнімділігі.

M.M. OSPANOV,*¹

PhD student.

*e-mail: m_ospanov@bk.ru

¹University of International Business,
Almaty, Kazakhstan

DEVELOPMENT TRENDS OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES IN KAZAKHSTAN AS A PARTICIPANT OF THE EAEU

Abstract

The purpose of the study is to determine the features of the development of mechanical engineering, which were formed in a short historical period. Mechanical engineering is a key industry sector that is able to ensure stable and constant innovative development of enterprises. According to experts of the Union of Machine Builders of Kazakhstan, the share of mechanical engineering in the structure of the country's manufacturing industry is 14%, in the share of the entire industry – 7%. The current stage of development of the engineering industry requires renewal and innovation. The article deals with the issues of production, sales and after-sales service of equipment during the implementation of the industrialization program in the engineering industry. The decrease in the prospects for the development of engineering enterprises is interconnected with a lack of investment, depreciation of funds, the level of competition in domestic and world markets, and a shortage of qualified personnel. The main attention is paid to identifying the features of the development of the machine-building complex and pursuing a balanced policy both on the territory of the country and on the territory of the EAEU member countries. The author focuses on the fact that the economic growth of Kazakhstan is accompanied by structural changes that reproduce the level of industrial and scientific and technological development of the country. The novelty of the study lies in the review of the activities of enterprises, identifying the features and causes hindering the development of mechanical engineering. The result of the study was the substantiation of the logic of strengthening key industries and facilitating the launch of basic courses for the development of the indus.

Key words: machine-building complex, industrial and innovative development, energy efficient production, modernization, business players, Industry 4.0, labor productivity.