

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ КАЗАХСТАНА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

© 2010 Э.А. Рустенова*

Ключевые слова: отрасль машиностроения Казахстана, динамика ВВП промышленности, доля машиностроительного производства, структура инвестиций в промышленность Казахстана, проблемы машиностроительной отрасли Казахстана.

Рассматривается развитие машиностроения Казахстана на современном этапе, анализируются основные показатели отрасли по годам, дается их сравнительная характеристика. На данной основе выявляются проблемы машиностроительной отрасли Казахстана и предлагаются некоторые пути ее совершенствования.

О машиностроении в последнее время говорят на самом высоком уровне. Без сомнения, приоритетное развитие машиностроения сегодня актуально как никогда. Индустриально-инновационная стратегия развития страны, прорывные проекты и программа “30 корпоративных лидеров” призваны осуществить отход от сырьевой направленности экономики. Сегодня мы говорим о необходимости производства продукции с высокой добавленной стоимостью, экспортоориентированной, с привлечением высоких технологий.

В ближайшее время Республика Казахстан собирается вступить во Всемирную торговую организацию, однако для успешного функционирования страны в рамках этой организации необходимо всемерное развитие обрабатывающих наукоемких производств, имеющих большую долю добавленной стоимости.

На решение этой задачи направлена программа индустриально-инновационного развития Казахстана на ближайшие 10 лет.

Одним из ее приоритетных направлений является развитие отечественного машиностроения.

Машиностроение - часть укрупненной отрасли промышленности, именуемой “машиностроение и металлообработка”. В свою очередь, машиностроение включает в себя 37 подотраслей: энергетическое, дизелестроение, металлургическое, горно-шахтное и горно-рудное, подъемно-транспортное, железнодорожное, химическое, автомобильное, тракторное, сельскохозяйственное, авиационное, оборонное, судостроительное машиностроение, электротехническая, электронная и радиопромышленность и др.

Рассмотрим динамику ВВП, в целом промышленности, обрабатывающей промышленности и машиностроения (табл. 1).

Как видно из табл. 1, все последние годы объем производства машиностроения постоянно рос. Если в 2003 г. он составил 18,4 млрд. руб., то по итогам прошлого года заводы

Таблица 1

Динамика ВВП, всей промышленности, обрабатывающей промышленности и машиностроения (в текущих ценах), млрд. руб.

Показатели	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
ВВП	922,4	1174	1518	2042,6	2545,2	2878,2	2922,4
Промышленность	567,2	773,6	1050,6	1302	1563,2	1073,8	1090,2
Обрабатывающая промышленность	243,4	307,4	370,4	481,4	591,2	370,3	397,6
Машиностроение	18,4	25,6	35,9	45,7	56,2	53,8	38,2

Таблица 2

Доля машиностроительного производства в общем объеме промышленного производства Казахстана, по годам, %

Показатели	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Доля машиностроения	15,9	7,3	2,5	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5

* Рустенова Эльвира Амангельдыевна, докторант Самарского государственного экономического университета. E-mail: elvira02@mail.ru.

Казахстана выпустили и продали изделий на 38,2 млрд. руб. Отрасль в целом растет быстрее всей экономики, но пока в стоимостном выражении дает всего 3,5% от общего производства.

Доля машиностроительного производства в общем объеме промышленного производства Казахстана снизилась с 15,9% в 1990 г. до 3,5% в 2009 г.

Рассмотрим долю машиностроительного производства в общем объеме промышленного производства Казахстана (табл. 2).

Из данных табл. 2 видно, что наибольший удельный вес машиностроения в общем объеме промышленного производства Казахстана - 15,9% в 1990 г., позже наблюдается динамика снижения данного показателя до 2,2% в 1999 г. (13,8), что связано, безусловно, с переходным периодом рыночной экономики. В настоящее время этот показатель увеличился до 3,5%, но продолжает оставаться незначительным. Для сравнения: аналогичный показатель Японии достигает 50%, Германии - 48%, Швеции - 42%, США - 40%, Франции - 38%, России - 30%, Китая - 25%.

Численность машиностроителей в 1990 г. составляла около 350 тыс. человек, в настоящее время - порядка 75 тыс. человек.

За период с 2001 по 2009 г. незначительный рост удельного веса машиностроительного комплекса в общем объеме промышленного производства связан, главным образом, с ростом спроса на нефтегазовое оборудование отечественного производства.

На долю машиностроительной продукции в республике приходится 1,5% от общего объема экспорта.

На долю машиностроительного комплекса Казахстана приходится 3% от общего объема производимой промышленной продукции.

Доля продукции отечественного производства на внутреннем рынке машиностроительной продукции составляет около 14%.

Удельный вес машиностроительной продукции в обрабатывающей промышленности 9,3%.

На долю машиностроения приходится не более 5% промышленно-производственных основных фондов, всего 1,6% от объема инвестиций в основной капитал производственного назначения и около 1% от стоимости вводимых ежегодно промышленно-производственных фондов, 12,5% от общей численности промышленно-производственного персонала. В общем количестве машиностроительных предприятий заводы-производители конечных видов машиностроительной продукции составляют только 6%.

Коэффициент использования производственных мощностей в среднем по отрасли по конъюнктурному обследованию составляет 48%, хотя есть предприятия, где он не превышает 10-20%.

Рассмотрим структуру инвестиций в промышленность Казахстана (табл. 3).

Как видно из табл. 3, на развитие машиностроения направляется, во-первых, всего 1% инвестиций, направляемых в промышленность, и, во-вторых, даже эта незначительная доля снизилась за последние годы на 30%.

За период с 2003 по 2009 г. значительный объем капиталовложений направлялся на техническое перевооружение и реконструкцию действующих предприятий. Однако из-за относительно незначительных размеров использованных инвестиций это не оказало значительного влияния на техническое состояние и технологический уровень производственных мощностей машиностроения в целом.

Высока степень износа основных фондов (около 43%), в том числе их активной части (до 80%). На большинстве предприятий коэффициент обновления основных фондов составляет 11-17%, а коэффициент их выбытия 7,3-8,2%. Доля машин, оборудования, транспортных средств, приборов и аппа-

Таблица 3
Структура инвестиций в промышленность Казахстана, %

Отрасль	2003 г.	2006 г.	2009 г.
Промышленность	100	100	100
Горнодобывающая	74,7	73,8	75,0
Обрабатывающая	20,8	18,9	18,8
Производство и распределение электричества, газа и воды	4,5	7,3	6,2
Машиностроение	1,7	1,5	1,2

ратов в объеме импорта из стран СНГ в январе-августе 2008 г. составила 23% (в январе-августе 2007 г. - 26%). Другие страны мира играют большую роль в обеспечении потребностей страны по ряду важнейших товаров, доля импорта из этих стран по продукции машиностроения в январе-августе 2008 г. составила 74% (в январе-августе 2007 г. - 75%) от общего импорта товаров машиностроения.

Структура импорта и экспорта в Казахстане представлена в табл. 4.

своем промышленном развитии. Как известно, в соответствии с длинными экономическими волнами промышленного развития, открытыми русским ученым Н.Д. Кондратьевым, в начале XX в. западные страны в своем промышленном развитии прошли через 5 технологических укладов и с 2000 г. приступили к развитию 6-го технологического уклада. Где же находится Казахстан?

По мнению ученых и практиков, он находится между 3-м и 4-м технологическими укладами. Отсюда можно сделать несколько выводов:

Таблица 4

Структура импорта и экспорта в Казахстане, млн. долл. США

Показатели	2003 г.	2009 г.
Импорт, всего	8408,7 (100%)	15 700 (100%)
В том числе машиностроение	3583,8 (42,6%)	6800 (43%)
Экспорт, всего	12 926,7 (100%)	26 000 (100%)
В том числе машиностроение	3583,8 (1,0%)	500 (1,9%)

Как видите, в структуре импорта до 43% занимает продукция машиностроения, в то же время в экспорте доля машиностроения занимала в 2007 г. всего 2%. Только по официальным данным таможенных деклараций в Казахстан ежемесячно завозится машиностроительной продукции на 500 млн. долл.

Поэтому можно констатировать, что казахстанское машиностроение, несмотря на значительный рост в последние годы, находится в тяжелом положении. Что нужно сделать, чтобы поднять долю казахстанского машиностроения хотя бы до прежних 15%? В первую очередь, нужно отказаться от политики уравнительного налогообложения и предусмотреть льготы и преференции отдельным подотраслям машиностроения.

Действующее налоговое законодательство содержит нормы по льготному обложению НДС импорта оборудования и техники, способствующие техническому перевооружению. Проект нового Налогового кодекса предусматривает пролонгирование льготы по НДС для предприятий машиностроения до 2012 г. и системных преференций для машиностроения до разработки адекватных замещающих механизмов стимулирования, а также предусматривает снижение общей нагрузки на несырьевые сектора экономики.

Но этого недостаточно для развития машиностроения, необходимо поддержать некоторые его подотрасли. Для этого надо проанализировать, где находится Казахстан в

♦ Казахстан отстает на 80 лет от промышленно развитых государств;

♦ нам необходимо в первую очередь развивать транспортное, горнорудное и нефтегазовое машиностроение. Кроме того, осознавая, что мы все еще аграрно-промышленная страна, необходимо развитие тракторного и сельскохозяйственного машиностроения. Сильно ли потеряет бюджет, если предоставить льготы по налогам машиностроению?

Объем производства машиностроительной отрасли в 2005 г. составил 179,5 млрд. тенге, в 2006 г. - 228,7 млрд. тенге, в 2007 г. - 281,2 млрд. тенге, т.е. налоги составляют порядка 1 млрд. тенге в год, что составляет мизерную долю от всех налогов, поступающих в бюджет. Мы же просим освободить от налога не все 37 подотраслей машиностроительной отрасли, а всего лишь четыре.

При этом освобожденные от налога средства должны идти не на потребление, а на реинвестирование основных средств.

В дополнение к вышеизложенному, на наш взгляд, необходимо:

♦ увеличить объем финансирования НИ-ОКР в машиностроительной отрасли;

♦ внедрить инструменты субсидирования машиностроительной отрасли;

♦ проводить постоянно мониторинг потребляемой в стране продукции машиностроения;

♦ создать на государственной основе научно-исследовательский институт по проблемам машиностроения;

♦ проанализировать ситуацию по средне- и профессионально-техническим специальностям и внедрить механизмы привлечения молодежи к обучению таким специальностям;

♦ создать центры новых и инновационных технологий с привлечением к их работе ученых и научных работников мирового масштаба.

Основными проблемами машиностроительной отрасли Казахстана на сегодня являются:

1) низкая доля производимых машин и оборудования в валовом внутреннем продукте страны;

2) высокая доля износа основных средств;

3) недостаточность финансирования отрасли;

4) технологическая отсталость отрасли;

5) простой основных мощностей предприятий;

6) низкая инвестиционная привлекательность;

7) острая нехватка квалифицированных кадров.

Отсюда, можно сделать следующие выводы.

Несмотря на проведенную работу в стране, до конца не решены основные задачи Стратегии индустриально-инновационного развития по машиностроительной отрасли: ее рост неустойчив; загруженность предприятий слаба; не достигнута сколько-нибудь значительная экспортная способность машиностроения; себестоимость продукции выше, чем аналогичной в России и Китае; инновационная активность в отрасли остается на низком уровне; недостаточна структурированность комплекса в научной и технологической сферах; низка доля предприятий, выпускающих конечную продукцию; средний возраст основных специалистов 55-70 лет. В целом перспективы развития машиностроения Казахстана остаются проблематичными.

По оценке экспертов, машиностроение, пережившее кризис в 1990-х гг., все никак не выйдет из состояния стагнации. С 1990 по 1999 г. произошел спад машиностроительного производства более чем в 5 раз. Только в период реализации программы развития машиностроительного комплекса в 2000-2003 гг. удалось преодолеть тенденцию спада производства. Но в настоящее время эта негативная тенденция возобновилась.

В связи с этим, на наш взгляд, можно сформулировать следующие предложения:

1. Сегодня Казахстан стоит не только перед политическим, но и перед историческим выбором двух сценариев развития как машиностроения, так и всей экономики. Один сценарий, осуществляемый ныне, - инерционное, экстенсивно-ресурсное развитие. На его основе удалось снизить остроту проблем, связанных с распадом СССР. Обеспечить в течение 8 лет темпы роста экономики свыше 10%, увеличение золотовалютных резервов, сокращение внешней задолженности. Созданы резервы, с помощью которых удастся противостать развивающемуся сейчас мировому кризису. И другой, интенсивно-технологический, сценарий, который предполагает осуществление значительных структурных корректив в экономике страны, переориентацию финансовых инвестиционных потоков и повышение в ближайшие 15-20 лет темпов ее роста до 10-15%. В результате Казахстан сможет решить следующие задачи: ликвидировать в основном научно-технологическое отставание, выйдя на некоторых направлениях НТП на уровень стран - лидеров глобализации; реструктурировать экономику, используя все национальное богатство для создания "экономики знаний"; включить все неиспользуемые научно-технологические ресурсы в работу по выводу казахстанской экономики на уровень наиболее развитых в экономическом отношении зарубежных стран; создать эффективную систему образования и переподготовки кадров, соответствующую потребностям информационного общества; воссоздать на новой основе эффективные институты государственной власти и управления; упрочить в конечном счете конкурентоспособные позиции Казахстана в мире.

2. В мировой практике существует два основных пути интенсивно-технологического развития стран. Первый путь с известной степенью условности можно назвать американским. Второй путь - японский, с опорой на централизованные рычаги регулирования, государственное планирование и ускоренный межотраслевой перелив ресурсов. Этот путь наиболее предпочтителен и для нашей республики.

3. Опыт юго-восточных азиатских стран еще раз показывает, что при правильной налоговой политике государства можно достичь

невероятных успехов. Тем более, когда государство не может позволить себе больших вливаний в какую-либо отрасль на фоне мирового кризиса.

4. Снижение налогового бремени позволит увеличить инвестиционную привлекательность отрасли и привлечь денежные средства заинтересованных инвесторов, а также снизить государственную поддержку отрасли.

5. Для подготовки квалифицированных кадров казахстанского машиностроения требуется увеличение количества ПТУ и инженерных специальностей в вузах.

6. Требуется увеличить финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, внедрить инструменты субсидирования отечественного машиностроения. Разработать новую Программу развития машиностроительной отрасли Республики Казахстан, нацеленную на кардинальное преломление сложившихся тенденций до 2015 г. Создать на государственной основе научно-исследовательский институт по проблемам машиностроения, а также центры новых и инновационных технологий с привлечением к их работе ученых и научных работников. Необходимо разработать и внести предложения по использованию отечественной продукции национальными и иностранными предприятиями, работающими на территории Казахстана.

7. Что касается сложности и затратности устранения технологической отсталости отрасли, то требуется наладить используемый в развитых странах механизм обновления основных фондов за счет лизинга. На Западе в восьми из десяти случаев промышленное оборудование выкупают лизинговые компании, а затем сдают в аренду предприятиям. Доля проходящей через лизинг техники и агрегатов в Казахстане - меньше 1%. Действующие в этой сфере 15-20 компаний открыты банками для получения быстрого дохода через лизинг транспорта. Чтобы окупить аренду промышленного оборудования, требуется 5-7 лет. В качестве источника таких "длинных" денег в развитых странах обычно используются средства страховых компаний и пенсионных фондов. Но у нас им запрещено инвестировать в подобные проекты. Запустить лизинг в этом секторе возможно при условии взаимной заинтересованности предприятий и правительства и создании прозрачного механизма финансирования, который будет выгоден и лизинговым компаниям, и их клиентам.

8. Следующим этапом развития машиностроения станет освоение внешних рынков за счет расширения и многообразия зарубежных поставок. Доля машиностроения в экспорте должна вырасти в 15-20 раз.

Поступила в редакцию 25.02.2010 г.