

ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА

Модернизация производства в отраслях технологического ядра должна осуществляться при прямой финансовой поддержке государства, что даст возможность создать материальные предпосылки для последующего технического перевооружения всего машиностроения Казахстана современным высокопроизводительным оборудованием достаточно высокого качества при приемлемой цене.

Ключевые слова: формирование стратегии, машиностроительный комплекс Казахстана, модернизация производства, технологическое ядро, пути реформирования.

Машиностроение Казахстана пережило в 1990-е годы глубокий системный кризис, последствия которого не преодолены до настоящего времени. По масштабам и длительности этот кризис не имеет прецедента ни в отечественной, ни в мировой истории: падение объемов производства в 3 раза, распад отраслей оборонного и бытового машиностроения, отток кадров высококвалифицированных рабочих и специалистов, деградация научно-технического потенциала, свертывание инвестиций.

Крупномасштабное снижение объемов машиностроительного производства усугубило последствия затяжной депрессии в других отраслях народного хозяйства, породило опасности деиндустриализации и деградации производственного потенциала страны. Происходило быстрое потребление раннее созданного национального богатства, – прежде всего активной части основных фондов. Износ увеличился катастрофически и страна оказалась не в состоянии обеспечить хотя бы простое воспроизводство ветшающего технологического аппарата [1, с.12].

По нашему мнению, воспроизводство основных фондов это – объективное экономическое явление, многоуровневый социально-экономический, организационный процесс, обусловленный необходимостью возмещения износа основных фондов, используемых для изготовления продукции, возобновляющейся с разной степенью эффективности и интенсивности, имеющий целью создание и производство качественной, конкурентоспособной продукции с минимальными издержками для получения заранее определенного уровня прибыли и обеспе-

чения устойчивого и динамичного развития предприятия в современных условиях.

Своевременное обновление технического потенциала на качественно новом уровне, улучшение его использования является одним из условий нормального функционирования и развития машиностроительного предприятия, организации конкурентоспособного производства и требует формирования и внедрения действенной политики управления состоянием и использованием основных фондов инновационной и инвестиционной направленности. Недостаточное развитие организационно-правовой базы, регулирующей имущественные отношения, в том числе связанные с основными фондами, «длительное отсутствие нормальных воспроизводственных условий» имеет следствием низкий уровень менеджмента на предприятиях в данной области и свидетельствует о наличии значительных проблем, связанных с управлением состоянием и использованием основных средств [2, с.41].

Это подтверждается такими данными, как кризисное состояние, в котором находятся сейчас производственные фонды страны, неполная загрузка производственных мощностей, наличие на предприятиях большого количества незадействованных в производстве объектов основных фондов, отсутствие четкой амортизационной политики, низкая организация планирования и управления проектами по реконструкции, техническому перевооружению и модернизации основных фондов, отсутствие широкого применения альтернативных способов приобретения основных фондов, отсутствие широкого применения альтернативных способов при-

обретения основных фондов (аренда, лизинг) и программы комплексного страхования от имущественных рисков.

Современные тенденции управления функционированием основными фондами свидетельствует о необходимости активизации государственной поддержки с целью создания для машиностроительных предприятий благоприятных условий формирования и роста внутренних источников финансирования капитальных вложений.

Сегодня в Казахстане, процесс управления основными фондами на макро- и мезоуровнях уже не носит директивного характера как было ранее в дореформенный период. Роль государства в управлении функционированием основных фондов базируется на принципе установления правил деятельности для экономических субъектов через различные нормативные и правовые акты и осуществлением контроля за их соблюдением.

В стране, проблемы управления основными фондами машиностроительных предприятий обостряются тем, что качество продукции машиностроения как фондообразующей отрасли предопределяет технический уровень производства других отраслей, а, в конечном счете, и их конкурентоспособность.

Процесс управления основными фондами происходит обобщенно, без системного подхода и подчинения процесса управления стратегическими целям предприятия [3, с.57].

Применяемые методы управления ограничено учитывают особенности функционирования основных фондов, в т. ч. с применением современного экономико-математического инструментария.

Машиностроительный комплекс в настоящее время является мощным недооцененным источником экономического роста страны, и поэтому должен стать одним из приоритетов государственной политики Казахстана.

К 2000 году спад производства в машиностроении достиг такой глубины, что позволял в течении не менее двух-трех лет удовлетворять инвестиционный спрос отечественных товаропроизводителей только за счет повышения коэффициента использования производственных мощностей. И лишь затем прогнозировалась потребность в техническом перевооружении, а, следовательно, и в приобретении нового совре-

менного оборудования и увеличении его производства.

В настоящее время наш рынок заполнен импортными товарами. Если допустить окончательное свертывание этой части машиностроительного комплекса, наша страна безвозвратно потеряет высокотехнологичные производства, что поставит Казахстан в полную зависимость от западной техники и лишит государства значительных налоговых поступлений. Очевидно, что восстановление прежней структуры машиностроения нецелесообразно и невозможно. Так, в соответствии с новыми приоритетами развития нашего оборонного машиностроения уже не может и не должно занимать доминирующее положение в машиностроительном комплексе, которое оно имело прежде. Кроме того, в ближайшее годы следует считаться с неоспоримым фактом серьезной утраты позиций отечественного бытового машиностроения на внутреннем рынке, что относит решение вопроса о восстановлении его конкурентоспособности на более отдаленный период. Приоритетным, на наш взгляд, в процессе реструктуризации и реформирования машиностроительного комплекса страны становится развитие отраслей-изготовителей технологического оборудования для насыщения внутреннего рынка и технического перевооружения всех отраслей национальной экономики.

Однако имеет право на существование и научное обсуждение широкомасштабная и более амбициозная программа реформирования отечественного машиностроения, преследующая несколько иные цели глобального характера. Обоснование возможных стратегических целей и определение задач по реформированию машиностроения, на наш взгляд, следует вести на макроуровне, т. е. для отечественного машиностроительного комплекса в целом. Нами предлагается рассмотреть возможные альтернативные цели, их приоритетность, вероятность осуществления и условия практической реализации того или иного пути (рис.1.)

Путь А. Цель реформирования заключается в проведении полной реструктуризации и модернизации всех отраслей машиностроения с переходом на новый технологический уклад (с преобладанием высоких технологий), с выпуском преимущественно наукоемкой продукции и вхождением нашей страны в число веду-

щих машиностроительных держав мира – наряду с США, Японией и Германией.

Эта цель реформирования машиностроения, безусловно носит приоритетный характер. Она отвечает нашему общему желанию вернуть Казахстану былое величие, прежде всего, в сфере экономики и научно-технологической сфере, развитие которых определяется преимущественно состоянием отечественного машиностроения. Однако в ближайшие годы вариант А стратегической цели реформирования машиностроительного комплекса следует характеризовать с низкой вероятностью его осуществления: требует вложения многих сотен млрд. долларов, изношена материально-техническая база, отсутствует кадровый потенциал, объемы инвестиционной деятельности и показатели ее эффективности снижены, наблюдается техническая отсталость и снижение конкурентоспособности продукции машиностроения. Но, этот вариант не следует откидывать полностью, т. к. при определенных обстоятельствах вероятность и необходимость развития машиностроения по варианту А возможна

Путь В. Цель реформирования сводится к проведению при финансовом участии государ-

ства реструктуризации и модернизации наиболее перспективных отраслей (оборонное и гражданское машиностроение), имеющих определенные возможности аккумуляции собственных финансовых средств для осуществления программы реструктуризации и модернизации. В остальных отраслях машиностроения может проводиться частичная реструктуризация и модернизация с целью доведения их технического уровня, а также цен и качества выпускаемой продукции до уровня, приемлемого на внутреннем рынке. Это позволило постепенно расширить возможности реализации достаточно эффективной политики импортозамещения. В данном случае потребность в необходимых для реформирования отрасли инвестициях заметно ниже, чем при реформировании отрасли по пути А.

Путь В развития машиностроения следует охарактеризовать как путь со средней вероятностью его осуществления. Несмотря на достаточную реалистичность осуществления данного пути, к его отрицательным последствиям относятся разделение единого машиностроительного комплекса страны на «элитарное» машиностроение мирового уровня и «обыкновенное», остальное машиностроение, которое призвано

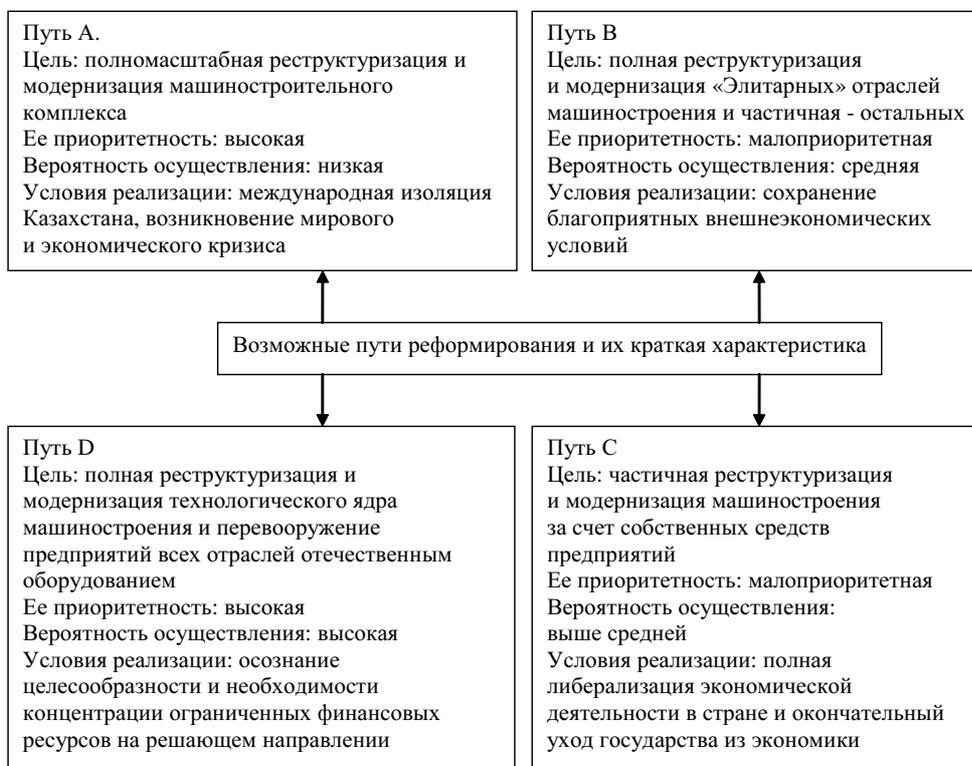


Рисунок 1. Возможные цели реформирования машиностроительного комплекса и их характеристики

обслуживать сугубо внутренние нужды. Для машиностроения, являющегося сердцевинной промышленностью Казахстана, в котором должно проводится единая научно-техническая политика, представляется неприемлемой.

Развитие событий может пойти по пути В, если окажется целесообразным и возможным проведение реструктуризации и модернизации наиболее перспективных отраслей путем приобретения импортного оборудования. Если не удастся в короткие сроки существенно повысить научно-технический уровень и увеличить масштабы производства в отечественном сельскохозяйственном машиностроении. В этих условиях, хотя бы «элитарные» отрасли сохранят свою конкурентоспособность на мировых рынках машиностроительной продукции.

Путь С. Цель реформирования заключается в отказе от политики государственной поддержки отечественного машиностроения. В данном случае ставка делается на приобретение импортного оборудования экспортоориентированными отраслями национальной экономики и благополученными в финансовом отношении регионами. При этом развитие отечественного машиностроения происходит лишь в пределах скромных возможностей, ориентированных на внутренний рынок отраслей национальной экономики и регионов республики, не обладающих значительными финансовыми ресурсами.

Вероятность реформирования по пути С достаточно велика. Однако его практическое осуществление увеличивает различия между отраслями и регионами, тем самым, усиливая неравномерность развития производительных сил страны и углубляя социально-экономические противоречия. Кроме того, консервируется положение Казахстана в системе международного разделения труда как сырьевого придатка развитых стран.

Путь С как цель реформирования машиностроительного комплекса является малопривлекательным для Казахстана. Потому что при низких уровнях заселенности и хозяйственного освоения огромных территорий, полный отказ от государственной поддержки наиболее динамичной отрасли, тесно связанной с научно-техническим и инновационным прогрессом, низводит Казахстан до уровня второразрядных стран, отказавшихся от комплексного развития своей национальной экономики.

Необходимо учитывать тот факт, что в стратегическом плане по пути С реформирования создается угроза территориальной целостности нашей страны, утраты его слабозаселенных и малоосвоенных территорий. Кроме этого, о технологической безопасности Казахстана как составной части ее экономической безопасности в рассматриваемом случае не приходится говорить вообще. При проведении же государством активной промышленной политики еще более понижается вероятность осуществления этого нежелательного для нас варианта.

Путь D цель реформирования состоит в опережающей реструктуризации и модернизации совокупности отраслей, которые образует технологическое ядро машиностроительного комплекса.

Модернизация производства в отраслях технологического ядра должна осуществляться при прямой финансовой поддержке государства, что даст возможность создать материальные предпосылки для последующего технического перевооружения всего машиностроения Казахстана современным высокопроизводительным оборудованием достаточно высокого качества при приемлемой цене.

При этом необходимо иметь виду, что реструктуризация и модернизация машиностроения в целом даст возможность существенно увеличить емкость и оживить внутренний рынок машиностроительной продукции. Тем самым обеспечивается подъем и расширение производства во всех отраслях национальной экономики.

Путь D реформирования машиностроительного комплекса страны характеризуется высокой вероятностью его осуществления, так как на государственную поддержку реструктуризации и модернизации технологического ядра требуется не более 10-15% средств, нужных для финансирования программы полномасштабной реструктуризации и модернизации всего машиностроения [3, с.57]. Кроме этого, в этом случае успешно реализуется политика импортозамещения, что обеспечивает технологическую безопасность страны. Наконец, экономика Казахстана развивается более комплексно. А это позволяет реализовать приоритетную цель развития национальной экономики и избежать малопривлекательной роли сырьевого придатка высокоразвитых стран.

Основное условие осуществления по пути D – глубокое и полное осознание государством,

отечественным бизнесом обществом целесообразности и возможности концентрации финансовых ресурсов на решающем участке для получения следующих важнейших результатов:

- создание в стране современного мощного сельскохозяйственного машиностроения;
- полномасштабного технического перевооружения всех отраслей машиностроительного комплекса отечественном металлообрабатывающим оборудованием;
- многократного роста объемов выпуска машин и оборудования приемлемого качества по доступной цене для расширения внутреннего рынка и реализации политики импортозамещения;
- обеспечения устойчивого экономического роста всех основных отраслей национального хозяйства.

Если сравнить путь А и путь D, то последний имеет несомненные преимущества: высокую вероятность осуществления; условия реализации максимально приближены к реальной ситуации сегодняшнего дня, тогда как путь А целесообразно осуществлять только при резком усилении международной изоляции Казахстана и возникновении мирового экономического и политического кризиса, что представляется маловероятным.

Путь D по отношению к В имеет также определенные преимущества: высокую приоритетность поставленной цели реформирования; более высокую, чем путь В, вероятность осуществления этой цели; реализация пути В требует отказа от поддержки развития собственного сельскохозяйственного машиностроения, а также сохранения благоприятных условий на целый ряд лет.

При сравнении пути С и пути D, отметим преимущества последнего: более высокую приоритетность для страны; условием реализации пути С является полная либерализация экономической деятельности в стране и возникновение высокоэффективных корпоративных механизмов саморегулирования рынка, что неосуществимо в ближайшие годы [3, с.57].

На наш взгляд, наиболее предпочтительным из всех возможных путей является путь D, четко идентифицирующий цель реформирования машиностроительного комплекса страны. Для конкретизации путей достижения сформулированной в нем цели необходимо выделить и раскрыть содержание соответствующих задач:

1. Проведение активной инвестиционной политики. Всем машиностроительным предприятиям следует внедрить эффективные системы внутрифирменного управленческого контроля за производственными затратами с целью их систематического снижения и обеспечения роста внутренних накоплений. Предприятиям, которые входят в технологическое ядро машиностроительного комплекса, необходимо в кратчайшие сроки провести модернизацию производства и выпускаемой продукции. Критерии эффективности – минимальные сроки технического перевооружения и освоения серийного выпуска новых видов металлообрабатывающего оборудования, отвечающего самым современным требованиям.

Предприятиям, которые не входят в технологическое ядро машиностроения, необходимо по нашему мнению, мобилизовать все возможные источники аккумуляции собственных средств для последующего использования их при обновлении парка оборудования: экономить материально-технические и производственные ресурсы, осваивать продукцию, приносящую дополнительную прибыль, минимизировать выплату дивидендов и пр;

2. Осуществление адекватной структурной политики. Для предприятий, входящих в технологическое ядро машиностроительного комплекса, разумно углубление предметной, технологической и поддетальной специализации как основы организации серийного, крупносерийного и массового производства металлообрабатывающего оборудования. Данным предприятиям следует исключить из производственной программы изготовление непрофильной продукции, сконцентрировать усилия высококвалифицированных рабочих и специалистов на повышении качества и научно-технического уровня профильной продукции. Для предприятий, не входящих в технологическое ядро отрасли, необходимо использовать возможности частичной диверсификации, т. е. наоборот, освоение производства непрофильной продукции, имеющей спрос на рынке, что способствует получению дополнительного дохода. Однако, необходимо отметить тот факт, что непрофильная продукция не должна доминировать в производственной программе машиностроительного производства, а коллектив соответственно не растерять высокую квалификацию и профессионализм в изготовлении

профильной продукции, т. к. после завершения реконструкции и модернизации производства удельный вес непрофильной продукции будет значительно уменьшаться.

3. Активизация инновационной политики. Значительное расширение масштабов и повышение эффективности научно-технической и инновационной деятельности являются обязательным условием для реализации программы масштабного реформирования машиностроительного комплекса. Первостепенным, на наш взгляд, целесообразно интенсивно развивать научно-техническую и инновационную деятельность на предприятиях технологического ядра машиностроения. А вот результаты активизации научно-технической и инновационной деятельности на предприятиях, не входящих в технологическое ядро машиностроительного комплекса, будут востребованы в более поздний период.

4. Проведение эффективной институциональной политики по следующим направлениям:

– подготовка, принятие и активное использование совокупности нормативно-законода-

тельных актов, создающих правовую основу для осуществления процессов диверсификации, реконструкции и модернизации машиностроительного комплекса;

– совершенствование организационно-правовых форм деятельности предприятий машиностроительного комплекса;

– формирование институционально-инфраструктурной среды, отвечающей потребностям эффективного развития, наличие которой способствовало бы успешной реализации программы реформирования машиностроительного комплекса;

– развитие равноправного партнерского взаимодействия с техническими университетами и малым бизнесом.

5. Реализация политики профессионального развития человеческих ресурсов на предприятиях, ориентированной на стратегические цели реформирования машиностроительного комплекса. За последние годы, машиностроение потеряло значительную часть квалифицированных рабочих и специалистов.

23.11.2011

Список литературы:

1. Абалкин Л. Динамика и противоречия экономического роста // Экономист. 2001. №12
2. Корнев А.К. Об отраслевых приоритетах выделения средств на инвестиционную деятельность. – Проблемы прогнозирования, 1999, №1, с. 53-61
3. Романова С.А. Малоинвестиционная стратегия развития машиностроительного комплекса. Монография, Челябинск, 2004

Сведения об авторах: **Рустенова Эльвира Амангельдыевна**, докторант кафедры экономики промышленности Самарского государственного экономического университета, кандидат экономических наук, e-mail: elvira02@mail.ru

UDC 338.45.628

Rustenova E.A.

The Samara state economic university, e-mail: Elvira02@mail.ru

FORMATION OF STRATEGY AND MECHANISM OF INCREASE OF SCIENTIFIC – TECHNOLOGICAL POTENTIAL OF A MACHINE-BUILDING COMPLEX OF KAZAKHSTAN

The modernization of manufacture in branches of a technological nucleus should be carried out at direct financial support of the state, that will enable to create the material preconditions for the subsequent modernisation of all mechanical engineering of Kazakhstan by the modern high-efficiency equipment of enough high quality at the acceptable price.

Key words: Formation of strategy, machine-building complex of Kazakhstan, modernization of manufacture, technological nucleus, way of reforming.

Bibliography:

1. Abalkin L. Dynamics and contradictions of economic growth // The economist. 2001. №12
2. Kornev A.K. About branch priorities of allocation of means on investment activity. – Problems of forecasting, 1999, №1, p. 53-61
3. Romanova S.A. Strategy of development of a machine-building complex. The monography, Chelyabinsk, 2004