

Жадыра Т. Конурбаева, Мадина У. Рахимбердинова, Эльвира С. Мадиярова  
**АЛГОРИТМ ФОРМИРОВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАШИНОСТРОЕНИЯ  
В РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ**

*В статье апробирован методический подход к оценке потенциала конкурентоспособности машиностроительной отрасли региона. Предложенный подход к управлению потенциалом конкурентоспособности машиностроения позволил выявить структурные составляющие потенциала и определить степень значимости каждого отдельно взятого субпотенциала в формировании общего потенциала конкурентоспособности пропульсивной отрасли. Через субпотенциалы обобщены факторы, определяющие развитие потенциала конкурентоспособности.*

*Ключевые слова:* конкурентоспособность; потенциал; машиностроения.

*Форм. 1. Рис. 2. Табл. 5. Лит. 13.*

Жадира Т. Конурбаева, Мадина У. Рахимбердинова, Эльвира С. Мадиярова  
**АЛГОРИТМ ФОРМУВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ  
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДУВАННЯ  
В РЕГІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ**

*У статті апробовано методичний підхід до оцінювання потенціалу конкурентоспроможності машинобудівної галузі регіону. Запропонований підхід до управління потенціалом конкурентоспроможності дозволяє виявити структурні складові потенціалу та визначити ступінь значущості кожного окремого субпотенціалу у формуванні загального потенціалу конкурентоспроможності пропульсивної галузі. Через субпотенціали узагальнено фактори, що визначають розвиток потенціалу конкурентоспроможності.*

*Ключові слова:* конкурентоспроможність; потенціал; машинобудування.

Zhadyra T. Konurbayeva<sup>1</sup>, Madina U. Rakhimberdinova<sup>2</sup>, Elvira S. Madiyarova<sup>3</sup>  
**ALGORITHM FOR GENERATING COMPETITIVE POTENTIAL  
OF ENGINEERING WITHIN THE REGIONAL ECONOMY**

*A methodological approach to assess the competitiveness potential of the engineering industry in a region is described. The proposed approach to management of competitiveness potential of engineering reveals the structural components and determines the degree of importance of each subpotential in the overall competitive potential of the forward industry. Subpotentials summarize the factors that affect the development of competitive potential.*

*Keywords:* competitiveness; potential; engineering sector.

**Постановка проблемы.** Доминанта многоотраслевого машиностроительного комплекса Восточного Казахстана является значимым стратегическим стимулом экономического развития региона и страны в целом. Уровень промышленного развития на основе новых современных технологий и соответственно конкурентоспособность выпускаемой продукции зависит во многом от состояния машиностроения.

В настоящее время Восточно-Казахстанская машиностроительная промышленность развивается (доля региона в общем объеме машиностроения республики составляет 23%), регион обладает огромным потенциалом в сфере

<sup>1</sup> Serikbayev East Kazakhstan State Technical University, Kazakhstan.

<sup>2</sup> Turar Ryskulov New Economic University, Kazakhstan.

<sup>3</sup> Serikbayev East Kazakhstan State Technical University, Kazakhstan.

машиностроения по всем существующим приоритетным направлениям. Отрасль представлена такими производственными предприятиями, как: АО «Азия Авто», АО «Усть-Каменогорский арматурный завод», ТОО «Усть-Каменогорский конденсаторный завод», АО «Кэмонт», АО «Семей инжиниринг», ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan», АО «Семипалатинский машиностроительный завод». Предприятия отрасли выпускают нефтепромысловое, горное и металлургическое оборудование, автомобили легковые пассажирские, конденсаторы электрические и другую электротехническую продукцию, бытовые электродвигатели и насосы всевозможных модификаций, кабельную продукцию, гусенично-тракторные тягачи, части машин для сельского и лесного хозяйства и многое другое.

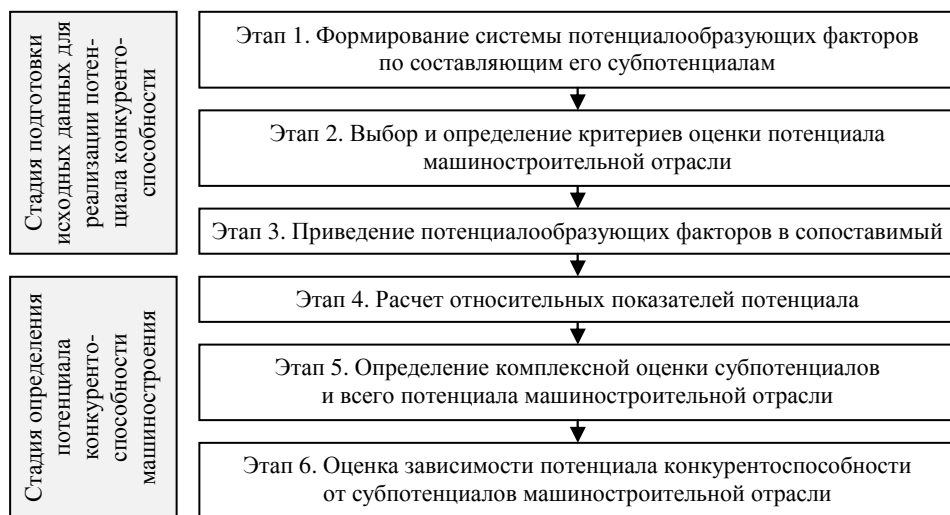
В первом квартале 2014 г. лучших показателей роста промышленного производства на востоке страны добились именно предприятия машиностроительной отрасли. По данным управления экономики и бюджетного планирования области, за три месяца 2014 г. 120 предприятий этой отрасли произвели продукции на 51 млрд тенге, что почти на 35% выше прошлогоднего уровня. Наибольший рост объемов производства – 49% – приходится на производство легковых и пассажирских автомобилей автосборочного завода «Азия Авто», Семипалатинского машиностроительного завода, ТОО «СемАз» и другие [6].

В связи с этим машиностроительная отрасль промышленности Восточного Казахстана на данном этапе развития экономики может рассматриваться как одна из перспективных с точки зрения потенциальных инвестиций, а также внедрения и использования инноваций. В стране машиностроение признано перспективной отраслью с динамичным развитием. Сегодня машиностроение – это «звезда», наиболее динамичная и перспективная отрасль промышленности, которая со временем перейдет на роль «дойной коровы» с высокой стабильной прибылью. Поэтому при формировании конкурентоспособного потенциала и полюсов роста необходимо концентрировать усилия именно на отрасли машиностроения, так как она при сегодняшних темпах факторов роста может стать импульсом для развития конкурентоспособности всей промышленности Восточного Казахстана.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Рассмотрение различных аспектов проблемы конкурентоспособности экономики, формирования методических подходов к ее управлению нашло свое отражение в фундаментальных исследованиях классиков: А. Смита [9], и др. Исследованиям современных аспектов управления конкурентоспособностью в странах СНГ посвящены работы М.И. Гельвановского [2], Э.Н. Кузьбожева [4], Р.А. Фатхутдинова [11], А.Ю. Юданова [12] и др. В Казахстане вопросы конкуренции и повышения конкурентоспособности национальной экономики и отдельных отраслей исследованы в работах Г.Н. Гамарника [1], О. Сабдена [7], С.С. Сатубалдина [8] и др.

**Целью исследования** является совершенствование системы управления конкурентоспособностью машиностроения в качестве приоритетной отрасли промышленности Восточного Казахстана с определением потенциала конкурентоспособности и разработкой управленческих рекомендаций по его реализации.

**Основные результаты исследования.** Развитие машиностроительного комплекса служит необходимым условием непрерывного роста смежных отраслей экономики. На современном этапе рыночных преобразований для машиностроительной отрасли наиболее существенным фактором движения вперед становится укрепление ее конкурентоспособности. Механизм реализации стратегии роста конкурентоспособного потенциала машиностроительной отрасли представлен в виде стратегической лестницы (рис. 1).



**Рис. 1. Стратегическая лестница определения потенциала конкурентоспособности машиностроения, авторская разработка**

Исследование текущего потенциала машиностроительной отрасли создает основу для рационального использования ресурсов, возможностей и резервов роста, что будет способствовать развитию других отраслей, региона и страны в целом. Пути роста потенциала различны, поэтому существует необходимость определения их наиболее целесообразных и результативных вариантов.

Разработка стратегии роста конкурентоспособного потенциала машиностроительной отрасли Восточного Казахстана проводилась в несколько этапов. На первой стадии формирования конкурентоспособного потенциала регионального сектора машиностроительной отрасли производится формирование системы критериев оценки потенциала.

Этап 1. Система потенциалообразующих факторов машиностроительной отрасли формируется исходя из составляющих субпотенциалов. В качестве субпотенциалов нами выделены следующие составляющие: трудовой потенциал; фондовый потенциал; финансовый потенциал; потенциал производства; инвестиционный потенциал.

Этап 2. На данном этапе производится выбор и определение критериев оценки потенциала предприятий машиностроительного комплекса по составляющим его субпотенциалам, перечисленным выше. В каждом субпотенциале определяются набор факторов, которые формируют этот субпотенциал. Перечень факторов, составляющих субпотенциал, представлен в табл. 1.

Таблиця 1. Набор факторов для оценки субпотенциалов машиностроительной отрасли Восточного Казахстана, авторская разработка

| Субпотенциал                         | Факторы   |
|--------------------------------------|---|
| Трудовой потенциал                   | Доля занятых в отрасли, %   |
|                                      | Численность занятых в отрасли, тыс. человек   |
|                                      | Годовая выработка на одного работающего, тыс. тенге   |
|                                      | Темп роста заработной платы, %  |
| Фондовый потенциал                   | Удельный вес основных фондов отрасли в экономике региона, %   |
|                                      | Коэффициент обновления, %   |
|                                      | Коэффициент ликвидации, %   |
|                                      | Коэффициент износа, %   |
|                                      | Фондовооруженность, млн тенге/чел.  |
| Фондоотдача, тенге                   |   |
| Потенциал производственного развития | Темп роста доли отрасли в ВРП, %  |
|                                      | Темп роста объемов производства, %  |
| Инвестиционный потенциал             | Инвестиции в основной капитал отрасли на душу населения, млн тенге/чел.   |
|                                      | Доля инвестиций в основной капитал отрасли в % от общих инвестиций, %   |
|                                      | Соотношение темпов роста инвестиций в основной капитал отрасли и темпов роста общих инвестиций в основной капитал |
| Финансовый потенциал                 | Финансовый результат, млн тенге   |
|                                      | Рентабельность хозяйственной деятельности, %  |
|                                      | Затраты на 1 тенге готовой продукции, тенге   |

Этап 3. Приведение потенциалообразующих факторов в динамике в сопоставимый вид. Все стоимостные показатели приведены в сопоставимый вид. Исходные данные для оценки потенциала машиностроительной отрасли сформированы в табл. 2.

Этап 4. Расчет относительных показателей потенциала. В случае, когда эталонное значение не может быть задано, в качестве оптимального значения принимается достигнутое значение показателя за анализируемый период времени. Оптимальное значение принимается равным максимальному значению, если рассматриваемый фактор описывается положительной тенденцией роста ( $M_1$ ). Оптимальное значение принимается равным минимальному значению, если рассматриваемый фактор описывается положительной тенденцией снижения ( $M_2$ ).

$$\delta = \begin{cases} \frac{F_u}{F_o}, \text{если } i \in M_1 \\ \frac{F_o}{F_u}, \text{если } i \in M_2 \end{cases}, \quad (1)$$

где  $F_u$  – значение критерия оценки, включенного в модель оценки потенциала машиностроительного комплекса;  $F_o$  – оптимальное значение  $i$ -го критерия оценки.

Таблиця 2. Исходные данные для проведения комплексной оценки потенциала машиностроительной отрасли ВКО\*

| Субпотенциал                         | Факторы  | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|--------------------------------------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Трудовой потенциал                   | Доля занятых в отрасли, %  | 4,4     | 4,0     | 3,9     | 4,5     | 3,6     |
|                                      | Численность занятых в отрасли, тыс. чел.   | 11,009  | 10,416  | 10,429  | 12,653  | 10,532  |
|                                      | Годовая выработка на 1 раб., тыс. тенге  | 660,5   | 998,3   | 1527,3  | 1835,2  | 2663,1  |
|                                      | Темп роста заработной платы, %   | 108,1   | 110,7   | 122,7   | 130,2   | 122,1   |
| Фондовый потенциал                   | Удельный вес основных фондов отрасли в экономике региона, %                                    | 1,8     | 1,5     | 1,9     | 1,8     | 1,6     |
|                                      | Коэффициент обновления, %  | 8,3     | 18,5    | 11,7    | 10,1    | 13,3    |
|                                      | Коэффициент ликвидации, %  | 2,8     | 1,7     | 2,0     | 0,8     | 0,5     |
|                                      | Коэффициент износа, %  | 46,7    | 39,6    | 27,7    | 32,8    | 24,5    |
|                                      | Фондовооруженность, млн тенге/чел.   | 0,399   | 0,479   | 0,567   | 0,539   | 0,622   |
|                                      | Фондоотдача, тенге   | 1,7     | 2,1     | 2,7     | 3,4     | 4,3     |
| Потенциал производственного развития | Темп роста доли отрасли в ВРП, %   | 106,40  | 125,54  | 126,64  | 122,80  | 93,03   |
|                                      | Темп роста объемов производства, %   | 111,23  | 143,01  | 153,18  | 145,79  | 120,79  |
| Инвестиционный потенциал             | Инвестиции в основной капитал отрасли на душу населения, млн тенге/чел.                        | 0,00071 | 0,00086 | 0,00066 | 0,00071 | 0,00215 |
|                                      | Доля инвестиций в основной капитал отрасли в % от общих инвестиций, %                          | 2,80    | 2,81    | 1,87    | 1,24    | 3,04    |
|                                      | Соотношение темпов роста инвестиций в основной капитал отрасли и темпов роста общих инвестиций | 0,997   | 1,002   | 0,666   | 0,665   | 2,441   |
| Финансовый потенциал                 | Финансовый результат, млн тенге  | -25,11  | -22,83  | 482,43  | 1193,72 | 1164,59 |
|                                      | Рентабельность хозяйственной деятельности, %   | -0,4    | -0,2    | 3,1     | 4,5     | 3,8     |
|                                      | Затраты на 1 тенге готовой продукции, тенге  | 1,10    | 1,01    | 0,93    | 0,86    | 0,93    |

\* составлена на данным [5].

Результаты расчетов нормализованных значений показателей субпотенциалов машиностроительной отрасли Восточного Казахстана представлены в табл. 3.

Этап 5. После того, как все критерии, отобранные для использования в модели, приведены в нормализованный вид, определяются комплексные оценки по каждому потенциалу и совокупный потенциал машиностроительного комплекса Восточного Казахстана. Расчет комплексной оценки потенциала машиностроительной отрасли представлен в табл. 4.

Таблиця 3. Нормалізовані значення показателів субпотенціалів, авторська розробка

| Субпотенціал                   | Фактори  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008 |
|--------------------------------|--|-------|-------|-------|-------|------|
| Трудовий потенціал             | Доля зайнятих в галузі, %  | 1,0   | 0,9   | 0,8   | 1,0   | 0,8  |
|                                | Численність зайнятих в галузі, тыс. чел.   | 0,9   | 0,8   | 0,8   | 1,0   | 0,8  |
|                                | Годова вироботка на одного працюючого, тыс. тенге  | 0,2   | 0,4   | 0,6   | 0,7   | 1,0  |
|                                | Темп росту зарплатної плати, %   | 0,8   | 0,9   | 0,9   | 1,0   | 0,9  |
| Фондовий потенціал             | Удельний вага основних фондів галузі в економіці регіону, %  | 1,0   | 0,8   | 1,0   | 0,9   | 0,9  |
|                                | Коефіцієнт оновлення, %  | 0,5   | 1,0   | 0,6   | 0,5   | 0,7  |
|                                | Коефіцієнт ліквідації, %   | 1,0   | 0,6   | 0,7   | 0,3   | 0,2  |
|                                | Коефіцієнт износу, %   | 0,524 | 0,618 | 0,884 | 0,747 | 1    |
|                                | Фондовооруженість, млн тенге/чел.  | 0,6   | 0,8   | 0,9   | 0,9   | 1,0  |
| Фондоотдача, тенге             | 0,4  | 0,5   | 0,6   | 0,8   | 1,0   |      |
| Потенціал виробничого розвитку | Темп росту частки галузі в ВРП, %  | 0,8   | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 0,7  |
|                                | Темп росту об'ємів виробництва, %  | 0,7   | 0,9   | 1,0   | 1,0   | 0,8  |
| Інвестиційний потенціал        | Інвестиції в основний капітал галузі на душу населення, млн тенге/чел.   | 0,3   | 0,4   | 0,3   | 0,3   | 1,0  |
|                                | Доля інвестицій в основний капітал галузі в % від загальних інвестицій, %  | 0,9   | 0,9   | 0,6   | 0,4   | 1,0  |
|                                | Соотношение темпов росту інвестицій в основний капітал галузі і темпов росту загальних інвестицій в основний капітал | 0,4   | 0,4   | 0,3   | 0,3   | 1,0  |
| Фінансовий потенціал           | Фінансовий результат, млн тенге  | -0,02 | -0,02 | 0,4   | 1,0   | 1,0  |
|                                | Рентабельність господарської діяльності, %   | -0,1  | -0,0  | 0,7   | 1,0   | 0,9  |
|                                | Затрати на 1 тенге готової продукції, тенге  | 0,78  | 0,85  | 0,92  | 1,00  | 0,93 |

Таблиця 4. Розрахунок комплексної оцінки потенціалу машинобудівної галузі Східного Казахстану, авторська розробка

| Найменування потенціалу        | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|
| Трудовий потенціал             | 2,9  | 2,9  | 3,2  | 3,7  | 3,6  |
| Фондовий потенціал             | 4,0  | 4,3  | 4,8  | 4,2  | 4,8  |
| Потенціал виробничого розвитку | 1,6  | 1,9  | 2,0  | 1,9  | 1,5  |
| Інвестиційний потенціал        | 1,7  | 1,7  | 1,2  | 1,0  | 3,0  |
| Фінансовий потенціал           | 0,7  | 0,8  | 2,0  | 3,0  | 2,8  |
| Ітого потенціал                | 10,8 | 11,7 | 13,2 | 13,8 | 15,6 |

На рис. 2 представлена динаміка потенціалу машинобудівної галузі Східного Казахстану за період 2009–2013 гг. Як видно, ітогові значення інтегрального показателя поточного потенціалу машинобудівного комплексу вказують на значительну позитивну тенденцію показателя. Цей факт дозволяє говорити про перспективність галузі з точки зору формування регіональних полюсів росту конкурентоспособності.

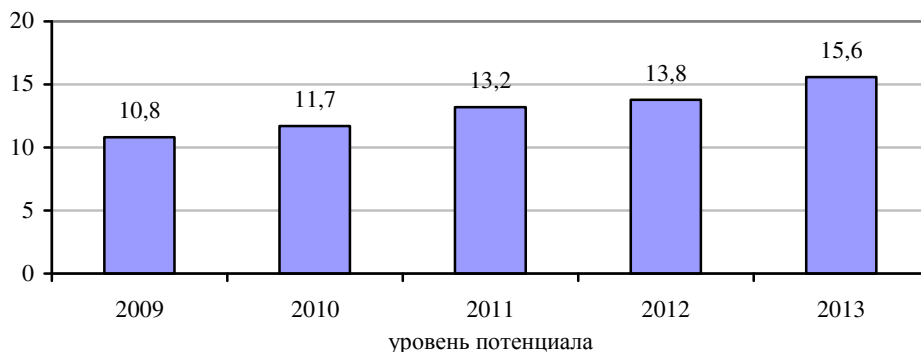


Рис. 2. Динамика потенциала машиностроительной отрасли Восточного Казахстана, авторская разработка

Получение интегрального показателя комплексной оценки потенциала дает возможность управления потенциалом на основе данных его мониторинга. Необходимо отметить, что у данного показателя нет качественной характеристики. Он характеризует динамику изменения потенциала машиностроительного комплекса и имеет смысл при сравнении с уровнями, достигнутыми в предшествующих периодах.

Этап 6. На основе полученных значений конкурентоспособного потенциала машиностроительной отрасли проведен факторный анализ с целью выявления факторов, оказывающих положительное влияние на формирование конкурентоспособного потенциала, и факторов, которые требуют управленческого внимания, так как их влияние на формирование конкурентоспособного потенциала машиностроения носит отрицательный характер. Результаты сведены в табл. 5.

Таблица 5. Результаты факторного анализа конкурентоспособного потенциала машиностроительной отрасли Восточного Казахстана, авторская разработка

| Наименование потенциала              | 2005 | 2006  | 2007  | 2008  |
|--------------------------------------|------|-------|-------|-------|
| Трудовой потенциал                   | 0,12 | 2,26  | 3,79  | -0,92 |
| Фондовый потенциал                   | 2,87 | 4,16  | -4,67 | 4,36  |
| Потенциал производственного развития | 3,32 | 0,64  | -0,60 | -2,89 |
| Инвестиционный потенциал             | 0,69 | -4,62 | -1,37 | 14,41 |
| Финансовый потенциал                 | 0,99 | 10,59 | 7,46  | -1,78 |
| Итого потенциал                      | 8,00 | 13,04 | 4,60  | 13,18 |

Результаты факторного анализа можно описать следующими выводами. Увеличение конкурентоспособного потенциала отрасли на 8% в 2010 г. по сравнению с 2009 г. обусловлено положительным влиянием таких субпотенциалов, как фондовый (+2,87%), потенциалом производственного развития (+3,32%), финансовый потенциал (+0,99%) и инвестиционный потенциал (+0,69%), трудовой потенциал (+0,12%).

В 2011 г. конкурентоспособный потенциал машиностроительной промышленности региона увеличился на 13,04% по сравнению с 2010 г., при этом все факторы оказали положительное влияние, кроме инвестиционного потен-

циала. За счет этого фактора производственный потенциал снизился на 4,62%.

В 2012 г. производственный потенциал машиностроительной отрасли замедлил темпы своего роста до 4,6%. При этом наиболее существенное положительное влияние оказал фактор финансового потенциала (+7,46%) и трудовой потенциал (+3,79%), все остальные факторы оказали отрицательное влияние на формирование производственного потенциала отрасли.

В 2013 г. производственный потенциал машиностроительной промышленности области увеличился на 13,18% (самый высокий темп роста за рассматриваемый период). И как показал расчет, наиболее существенное положительное влияние, за счет которого происходит столь существенный рост потенциала, оказывает фактор инвестиционного потенциала (+14,41%). Фондовый потенциал также оказал положительное влияние на производственный потенциал в 2013 г. (+4,36%). Все остальные факторы оказали отрицательное влияние на формирование производственного потенциала машиностроения ВКО.

Таким образом, основные факторы положительного влияния на формирование конкурентоспособного потенциала машиностроения Восточного Казахстана — это факторы инвестиционного потенциала. Набор критериев, которые входят в этот субпотенциал, имеют положительную тенденцию роста. Инвестиции в основной капитал этой отрасли в связи с увеличением инвестиционной активности субъектов экономики существенно увеличиваются. В последнем году анализируемого периода увеличивается влияние фондового потенциала, это вполне закономерно, т.к. следствием активизации инвестиционных процессов в отрасли является улучшение текущего состояния фондов отрасли.

С другой стороны, все остальные факторы требуют внимания со стороны управляющих органов. Например, трудовой потенциал оказывал отрицательное влияние на формирование производственного потенциала машиностроительной отрасли в 2013 г., потенциал производственного развития — в двух годах (2012 г. и 2013 г.), финансовый потенциал оказывает отрицательное влияние на формирование производственного потенциала в последнем году анализируемого периода (2013 год).

Таким образом, для увеличения конкурентоспособного потенциала машиностроительной отрасли Восточного Казахстана необходимо обратить внимание на следующие основные факторы:

1) Формирование и использование трудового потенциала отрасли. Работодатели данной отрасли в числе основных факторов, сдерживающих рост отрасли, называют недостаток высококвалифицированных рабочих и специалистов.

2) Развитие производственной базы отрасли: темпы роста объемов производства отрасли имеют тенденцию постоянного роста. Однако размер импорта продукции этой отрасли показывает, что производственный потенциал еще имеет значительный запас резервов для дальнейшего роста.

3) Развитие финансового потенциала отрасли: динамика рентабельности деятельности предприятий машиностроения имеет положительную тенден-



цию, но с другой стороны абсолютное значение рентабельности имеет низкое значение, даже ниже безопасного уровня вложений (ставки по депозитным вкладам банка), что, безусловно, не стимулирует привлечение новых предпринимательских идей в эту отрасль, т.к. многих «отпугивает» низкий уровень рентабельности отрасли.

Машиностроение занимает значительную долю в промышленном производстве республики. Результаты теоретических и эмпирических работ по оценке конкурентоспособности машиностроительной отрасли позволяют отметить, что отрасль машиностроения промышленности Восточного Казахстана является конкурентоспособной. Высокой конкурентоспособностью обладает «Производство машин и оборудования». Имеет хороший потенциал для роста конкурентоспособности в ближайшей перспективе «Производство транспортных средств и оборудования» и «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования», но в настоящее время необходимо констатировать их неконкурентоспособность.

По результатам исследования разработаны практические рекомендации по совершенствованию управления конкурентоспособностью машиностроения и промышленности в целом по следующим направлениям:

**1) Управление трудовым потенциалом:**

*Проблема:* дефицит квалифицированных кадров.

*Пути решения:* мониторинг и обоснование потребности в подготовке соответствующих специалистов.

*Ожидаемые результаты:* повышение качественного уровня кадров; возможность увеличения производительности труда; соответствие международным стандартам качества.

**2) Управление фондовым потенциалом:**

*Проблема:* устаревание активной части основных фондов.

*Пути решения:* в целях проведения ускоренного технического перевооружения, обеспечивающего организацию конкурентоспособного производства, необходимо разработать специальную государственную программу, предусматривающую варианты осуществления бюджетных инвестиций посредством участия государства в уставном капитале предприятия с финансированием за счет государственных программ с учетом опыта развитых европейских стран либо с финансированием за счет капитализации уставного капитала.

*Ожидаемые результаты:* ликвидация технологической отсталости предприятий; создание современных машиностроительных производств, соответствующих мировым стандартам.

**3) Управление производственным потенциалом:**

*Проблема:* высокая зависимость региональных производителей машиностроительной продукции от импорта сырья и комплектующих; низкий уровень загрузки производственных мощностей машиностроения при высокой стоимости содержания простоя оборудования.

*Пути решения:* разработать комплекс мер с учетом зарубежного опыта и практики, применяемой правительствами развитых европейских и азиатских стран по стимулированию наращивания экспортного потенциала и выходу на внешние рынки отечественных машиностроительных предприятий, в т.ч. через:

- оказание действенной консультационной и юридической поддержки предприятиям-экспортерам за рубежом в части предоставления на безвозмездной основе информации о состоянии местных рынков, изменениях в законодательстве страны предполагаемого экспорта, поиске потенциальных заказчиков (партнеров), 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) [3];

- разработку системы государственных контрактов на закупку у отечественных товаропроизводителей определенных видов наукоемкой продукции, с последующей реализацией ее в странах-партнерах Казахстана по ШОС, ЕАЭС (как это практикует Китай в части поставок нефтегазового оборудования в Туркмению и нефтедобывающим странам Африки, Беларусь – в части поставок машиностроительной продукции в Венесуэлу, а также Южная Корея – для развития собственного судостроения и автопрома);

- разработку механизма прямой компенсации затрат из государственного бюджета экспортеру на продвижение продукции на внешние рынки;

- развитие смежных отраслей на уровне промышленности, что позволит увеличить конкурентоспособность машиностроения за счет снижения транзакционных издержек;

- создание эффективных лизинговых механизмов экспорта наукоемкой продукции промышленных предприятий на основе государственной поддержки;

- создание благоприятного климата для привлечения инвестиций в перспективные отрасли промышленности;

- предоставления производителям экспортоориентированной продукции льгот и преференций в части корпоративного подоходного налога.

*Ожидаемые результаты:* активизация работы по выходу на внешние рынки, повышение заинтересованности товаропроизводителей, технологического уровня производства, рост объемов экспорта, увеличение уровня загрузки производственных мощностей.

#### **4) Управление инвестиционным потенциалом:**

*Проблема:* низкий показатель казахстанского участия в реализуемых на территории Восточного Казахстана крупных проектов и, соответственно, увеличение объемов импортируемого оборудования, которое производится или его выпуск может быть освоен промышленными местными предприятиями.

*Пути решения:* Развитие смежных отраслей промышленности; диверсификация отрасли; внедрение и использование инновационных технологий совместно с технопарком «Алтай» при государственной поддержке через венчурное финансирование; внедрение международных стандартов качества; межотраслевое взаимодействие металлургического и машиностроительного комплексов.

*Ожидаемые результаты:* Резкий рост объемов заказов отечественных товаропроизводителей; увеличение загрузки мощностей; создание дополнительных рабочих мест; расширение налогового поля.

### **5) Управление инновационным потенциалом:**

*Проблема:* в сфере машиностроения в республике практически полностью отсутствует система координирования осуществляемых инновационных работ. Ранее разрабатываемые программы не имели законодательной поддержки и финансового обеспечения. Кроме того, в республике практически отсутствуют НИИ, конструкторские бюро, занимающиеся созданием новых перспективных видов оборудования и техники.

*Пути решения:* разработать систему государственного финансирования осуществляемых предприятиями промышленности НИОКР в приоритетных стратегически важных направлениях для Казахстана через:

- налоговые преференции, льготные кредиты по реализации услуг, связанных с осуществлением опытно-конструкторских и научно-технических работ;
- программы сотрудничества НИИ, ВУЗов, технопарков, национальных компаний и предприятий;
- прямое финансирование и стимулирование разработки и производства современной наукоемкой продукции;
- научно-технические целевые программы координации национальных инновационных разработок.

*Ожидаемые результаты:* ускорение проведения НИОКР и сокращение сроков освоения новых видов современной конкурентоспособной продукции; повышение числа разработок прикладного характера; исключение дублирования исследовательских тем; экономия средств бюджета и предприятий.

**Выводы.** Тенденции развития конкурентоспособности машиностроительной промышленности Восточно-Казахстанской области позволяют сделать вывод о стабильном и динамичном развитии данной отрасли, вместе с тем выявлен ряд проблем, которые препятствуют развитию производства:

- одним из основных факторов, сдерживающих развитие конкурентоспособности отрасли, является высокая зависимость отечественных товаропроизводителей машиностроительной продукции от импорта сырья и комплектующих из других стран;
- общеэкономической проблемой развития конкурентоспособности отдельных отраслей национальной экономики является проблема устаревания активной части основных фондов. Не вызывает сомнения, что повышение конкурентоспособности и качества выпускаемой продукции невозможно на базе физически и морально устаревшего оборудования;
- высокие процентные ставки за использование кредитных ресурсов;
- многие предприятия отрасли сталкиваются с проблемой подбора и использования квалифицированных работников. На сегодняшний день востребованными являются: инженерно-технические специальности, сварщики, токари, слесари, сборщики, штамповщики и вспомогательные рабочие;
- слабая экспортоориентированность отрасли, сокращение экспортных операций по продукции машиностроения, высокая доля импортной продукции на региональном рынке;
- низкий уровень загрузки производственных мощностей машиностроения при высокой стоимости содержания простоя оборудования относится к

одной из наиболее общих структурных проблем машиностроительного комплекса;

- производители машиностроительной продукции слабо используют такое средство увеличения конкурентных преимуществ, как диверсификация производства. В основном, региональные производители машиностроительной продукции выпускают продукцию лишь нескольких наименований;

- собственники предприятий не определились с направлением развития отрасли;

- отсутствие поддержки со стороны государства.

1. *Гамарник Г.Н., Чикунев О.Н., Сердюк Н.Ю.* Основы управления экономикой: Эволюция. Теория. Практика: Учебник. – Усть-Каменогорск: ВКГТУ, 2002. – 295 с.

2. *Гельвановский М.И., Рожков К.Л., Скрябина Н.И.* Конкурентоспособность национальной экономики: проблемы статистического сопровождения. Поиск методологической адекватности: Учеб. пособие. – М.: Статистика России, 2009. – 383 с.

3. *Дуйсемалиев У., Федулов О.* Программы развития машиностроения // *Промышленность Казахстана*. – 2012. – №1. – С. 53–55.

4. *Кузьбожев Э.Н., Рябцев И.Ф.* Начала теории и методологии структурной трансформации экономики. – М.: Инфра-М, 2013. – 570 с.

5. Основные социально-экономические показатели // Департамент статистики Восточно-Казахстанской области, 1.12.2014 // [www.shygys.stat.kz](http://www.shygys.stat.kz).

6. Предприятия машиностроительной отрасли ВКО увеличили объем производства // Международное Информационное Агентство, 18.04.2014 // [www.inform.kz](http://www.inform.kz).

7. *Сабден О.* Устойчивое развитие национальных экономик и мировые финансы в XXI веке. – Алматы, 2011. – 911 с.

8. *Сатубалдин С.С.* Азиатский кризис. Причины и уроки. – Алматы: Сак; GAUNAR, 2000. – 680 с.

9. *Смит А.* Исследование о природе и причинах богатства народов. – М.: Эксмо, 2007. – 960 с.

10. Теория экономического развития. Капитализм, социализм и демократия / Предисл. В.С. Автономова. – М.: ЭКСМО, 2007. – 864 с.

11. *Фатхутдинов Р.А.* Стратегический маркетинг. – М.: Интел-Синтез, 2000. – 640с.

12. *Юданов А.Ю.* Конкуренция. Теория и практика. – М: ГНОМ и Д, 2001. – 304 с.

13. *Competitive Advantage of Nations*. 2nd. ed. New York: Free Press, 1998. 896 p.

Стаття надійшла до редакції 14.02.2015.