

Об утверждении Программы по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1002.

В целях реализации постановления Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302 "Об утверждении Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Программу по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014 годы (далее - Программа).

2. Министерству индустрии и новых технологий Республики Казахстан совместно с заинтересованными министерствами, акимами областей, городов Астаны и Алматы обеспечить надлежащее и своевременное выполнение мероприятий, предусмотренных Программой.

3. Ответственным центральным и местным исполнительным органам, национальным холдингам, компаниям и организациям (по согласованию) представлять информацию о ходе реализации Программы в соответствии с Правилами разработки и мониторинга отраслевых программ, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 марта 2010 года № 218 "Об утверждении Правил разработки и мониторинга отраслевых программ".

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан - Министра индустрии и новых технологий Республики Казахстан Исекешева А.О.

5. Признать утратившими силу:

1) постановление Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2008 года № 1115 "Об утверждении Комплекса мер по развитию отечественного машиностроения";

2) пункт 18 изменений, которые вносятся в некоторые решения Правительства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 20 июля 2009 года № 1101 "О внесении изменений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан" (САПП Республики Казахстан, 2009 г., № 33, ст. 317).

6. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

К. Масимов

Утверждена

**Программа
по развитию машиностроения в Республике Казахстан
на 2010-2014 годы**

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Сноска. Раздел 1 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1469.

Наименование Программа по развитию машиностроения в
Республике Казахстан на 2010-2014 годы
(далее - Программа)

Основание для разработки Пункт 5 Плана мероприятий Правительства
Республики Казахстан по реализации
Государственной программы по
форсированному индустриально-
инновационному развитию Республики
Казахстан на 2010-2014 годы, утвержденного
постановлением Правительства Республики
Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302

Ответственный Министерство индустрии и новых технологий
исполнитель Республики Казахстан

Цель Максимальное удовлетворение потребностей
внутреннего рынка и расширение экспорта за
счет увеличения производства конечной
продукции с высокой добавленной стоимостью

Задачи 1. Стимулирование технологической
модернизации и создание новых производств
2. Эффективное использование возможностей
внутреннего рынка
3. Поддержка и развитие экспорта
машиностроительной продукции
4. Обеспечение развития машиностроительной
отрасли необходимыми кадрами

Сроки реализации 2010-2014 годы

Целевые индикаторы 1. Увеличение валовой добавленной стоимости
в машиностроении на 70 % в реальном
выражении к уровню 2008 года.

2. Увеличение производительности труда в отрасли машиностроения в 2,3 раза в реальном выражении к уровню 2008 года.

3. Обеспечение прироста доли отечественного производства машиностроения в общем объеме ресурсов отрасли в 1,5 раза к уровню 2008 года.

Источники и объемы Финансирование Программы осуществляется **финансирования** за счет средств институтов развития, собственных средств предприятий, отечественных и зарубежных инвестиций и в пределах средств, предусматриваемых в республиканском бюджете. Необходимый объем финансирования за счет республиканского бюджета на 2010-2014 годы составит 2 430,182 млн. тенге.

В том числе:

в 2010 году - 439,173 млн. тенге;

в 2011 году - 1 991,009 млн. тенге;

в 2012 году - не предполагается;

в 2013-2014 г.г. - будет предусматриваться при утверждении республиканского бюджета на 2013-2015 годы.

2. Введение

Машиностроение во всем мире воспринимается как показатель технологического уровня национальной промышленности. Эта отрасль дает мультипликативный эффект для развития смежных отраслей, многократно увеличивает занятость населения и тем самым обеспечивает конкурентоспособность экономики в целом.

Следовательно, рост экономики Казахстана должен сопровождаться опережающим ростом машиностроения. Это позволит повысить степень механизации на предприятиях промышленности и увеличить производительность труда в отраслях экономики республики.

Основанием для разработки Программы по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014 годы является пункт 5 Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по

форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы (далее - ГПФИИР), утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302.

Программа нацелена на модернизацию существующих предприятий высокотехнологичным и современным оборудованием, создание новых предприятий по выпуску конкурентоспособной продукции международного стандарта, для развития и кооперации связей всех существующих машиностроительных отечественных предприятий.

Программу следует рассматривать, как:

программу для начала восстановления и развития отрасли на новом качественном уровне, направленном на выпуск той конкурентоспособной продукции, которая определена на основе проведенных маркетинговых исследований, увеличения объемов ее производства и нахождения стабильных рынков сбыта;

программу ускоренного развития действующих машиностроительных предприятий за счет реконструкции, модернизации, технического перевооружения и внедрения передовых зарубежных технологий производства и менеджмента управления предприятиями;

программу постоянного совершенствования качества продукции на основе освоения наиболее эффективных, научно-технических и технологических разработок, направленных на создание новых видов машин, технологий и оборудования.

3. Анализ текущей ситуации

Сноска. Раздел 3 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1469.

3.1. Оценка современного состояния отрасли

В настоящее время машиностроение Казахстана охватывает следующие виды экономической деятельности: производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования; производство компьютеров, электронной и оптической продукции; производство электрического оборудования; производство машин и оборудования, не включенных в другие категории; производство автотранспортных средств, трейлеров и полуприцепов; производство прочих транспортных средств; ремонт и установка машин и оборудования.

Объем внутреннего производства в 2008 году составил 303 млрд. тенге. Объем экспорта - 154,5 млрд. тенге, что в свою очередь составляет 2 % в общем объеме экспорта.

По итогам 2009 года произведено продукции на сумму 282,5 млрд. тенге, что по сравнению с 2008 годом (303 млрд. тенге) снизилось на 6,8 %. В том числе произведено

машин и оборудования на 115,5 млрд. тенге, электрооборудования на 61,5 млрд. тенге, транспортных средств на 105,5 млрд. тенге, по сравнению с предыдущим годом объем произведенных машин и оборудования в стоимостном выражении снизился на 9,8 %, электрооборудования - на 13,4 %, а транспортных средств увеличился на 1,4 %.

Таблица 1. Динамика стоимостных объемов производства машиностроения

№	Наименование	2005	2006	2007	2008	2009
1	Объем промышленной продукции, млрд. тенге	5 253,0	6 509,9	7 815,9	10 196,2	8 925,2
2	Машиностроение, млрд. тенге	179	229	281	303	282,5
3	Производство машин и оборудования, млрд. тенге	57	67	98	128	115,5
4	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования, млрд. тенге	42	54	66	71	61,5
5	Производство транспортных средств и оборудования, млрд. тенге	80	108	117	104	105,5
6	Доля машиностроения в объеме промышленной продукции, %	3,4	3,5	3,6	3,0	3,2

Сектор машиностроения рос наибольшими темпами до 2008 года, в 2008 году сильнее других пострадал из-за кризиса. Это связано, в первую очередь, с инвестиционным характером спроса на машиностроительную продукцию. Ключевыми драйверами роста спроса на продукцию машиностроения в последние годы были рост инвестиций в нефтегазовой отрасли и масштабное развитие строительства. С наступлением кризиса, компании отраслей-потребителей в первую очередь отказываются от масштабных инвестиций в расширение производства и модернизацию, концентрируясь на сохранении эффективности операционной деятельности. В то же время кризис в финансовой сфере приводит к снижению доступности кредитных ресурсов для населения, что также сказывается на сокращении спроса, например, на продукцию автопрома.

Доля продукции машиностроительного комплекса в общем объеме промышленного производства Казахстана снизилась с 15,9 % в 1990 году до 3,0 % в 2008 году, а в 2009 году возросла по сравнению с 2008 годом и составила 3,2 % (таблица 1).

Доля машиностроительной отрасли в обрабатывающей промышленности в 2009 году составляет 9,5 %. В общем количестве промышленных предприятий производители машиностроительной продукции составляют лишь 6 %.

Таблица 2. Численность персонала основной деятельности на машиностроительных предприятиях

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009
Численность персонала, тыс. чел.	80,0	81,0	84,3	85,6	79,8
в % к предыдущему году	110,3	101,3	104,1	101,5	93,2

Данные таблицы 2 свидетельствуют о значительном оттоке квалифицированных кадров в отрасли машиностроения. В 2009 году в данной отрасли по данным Агентства Республики Казахстан по статистике работало 79,8 тыс. человек, что к уровню 2008 года составило 93,2 %.

Подготовка кадров для машиностроительной отрасли ведется в Актюбинской, Атырауской, Восточно-Казахстанской, Карагандинской, Костанайской, Мангистауской, Павлодарской областях в 19 учебных заведениях технического и профессионального образования (далее - ТиПО) по 5 специальностям (по 8 квалификациям) и в 18 вузах (по специальности 050712 - Машиностроение).

На сегодняшний день потребность в кадрах для реализации инвестиционных проектов отрасли машиностроения составляет 6 299 человек согласно приложению 1 к настоящей Программе. Основные показатели работы предприятий машиностроения приводятся в таблице 3.

Таблица 3. Основные показатели работы предприятий машиностроения

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009
Число промышленных предприятий и производств - всего	1583	1566	1589	1504	1409
в том числе:					
с основным видом деятельности "Промышленность"	861	854	860	883	856
Объем промышленного производства, млн. тенге	179491	228732	281243	302771	282497

Таблица 4. Динамика индекса физического объема производства машиностроения

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6
Индекс физического объема продукции промышленности, в % к предыдущему году	104,8	107,2	105,0	102,1	101,7
Индекс физического объема продукции машиностроения, в % к предыдущему году	124,7	119,4	114,6	92,6	85,7

Анализ индекса физического объема производства продукции машиностроения показывает динамику постепенного его снижения (таблица 4). В 2009 году индекс физического объема составил 85,7 %.

Таблица 5. Импорт и экспорт машиностроительной продукции

Показатель	2007 г.		2008 г.		2009 г.	
	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт
1	2	3	4	5	6	7

Всего, млрд. тенге, в т.ч.:	4012,7	5852,4	4558,0	8563,4	4190,3	6371,4
страны СНГ	1788,4	976,1	2104,9	1332,7	1780,0	1001,7
другие страны мира	2224,2	4876,3	2453,2	7230,7	2410,3	5371,2
в том числе:						
Машины, оборудование и механизмы, электротехническое оборудование	1078,9	42,9	1209,3	55,0	1140,0	40,3
страны СНГ	245,5	34,3	287,4	40,6	233,8	25,6
другие страны мира	833,4	8,6	921,9	14,4	906,1	14,8
Средства наземного, воздушного и водного транспорта	698,5	69,9	551,5	96,5	421,9	16,2
страны СНГ	199,9	16,1	182,5	26,0	125,1	5,3
другие страны мира	498,6	53,8	369,0	70,5	296,8	10,9
Приборы и аппараты оптические, измерительные, контрольные	91,7	2,2	100,8	3,0	93,8	2,5
страны СНГ	17,4	0,7	18,2	1,3	15,9	0,9
другие страны мира	74,3	1,5	82,6	1,8	77,9	1,6
Всего из перечисленного в машиностроении	1869,2	115,0	1861,6	154,5	1655,7	59,0
страны СНГ	462,8	51,1	488,2	67,9	374,9	31,7
другие страны мира	1406,3	63,8	1373,5	86,6	1280,8	27,2

Существующий в Казахстане спрос на машиностроительную продукцию преимущественно удовлетворяется за счет импорта, который превосходит внутреннее производство и экспорт более чем в 5 раз: объем импорта в 2009 году составил 1655,7 млрд. тенге (таблица 5), а внутреннее производство 282,5 млрд. тенге.

Основным торговым партнером Казахстана является Россия - ее доля составляет 19 % в импорте машиностроительной продукции и 31 % - в экспорте. Помимо России основными импортерами машиностроительной продукции являются: Германия (11 %), Китай (11 %), США (10 %) и Япония (6 %). Основными направлениями экспорта машиностроительной продукции из Казахстана после России являются: Великобритания (15 % экспорта), Турция (13 %), Германия (7 %) и Швейцария (6 %).

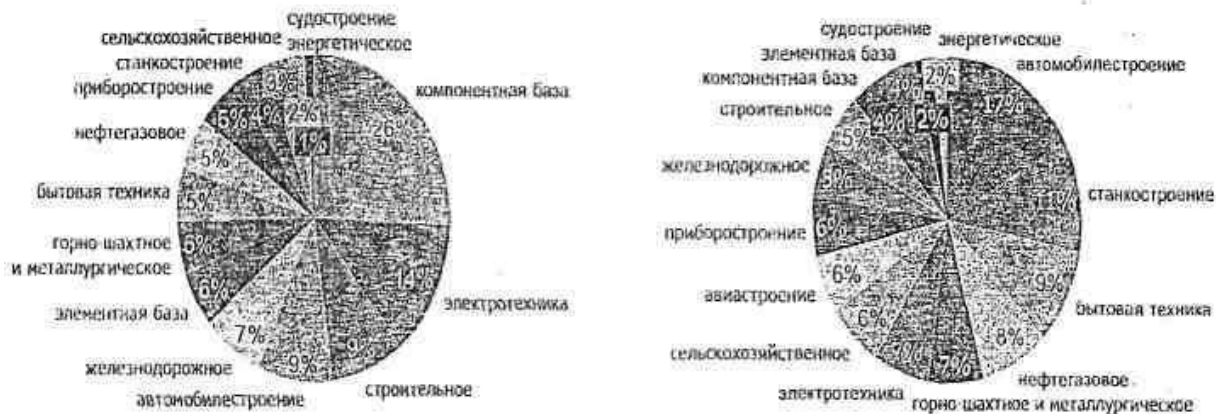


Рис 1. Структура экспорта и импорта машиностроительной продукции в 2008 году.

В структуре импорта более 40 % занимают автомобили, станки, продукция нефтегазового, горно-шахтного и металлургического машиностроения, бытовая техника и техника для сельского хозяйства (рисунок 1).

В структуре экспорта преобладают компоненты, электротехника и электрооборудование, а также автомобили.

Внешнеторговый оборот машиностроительной продукции, как показатель развитости и конкурентоспособности производства, свидетельствует о слабой экспортоориентированности отрасли. Значительная же зависимость от импорта машиностроительной продукции также указывает о низком развитии отрасли.

3.2. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз для отрасли

Для объективного анализа развития и определения дальнейшей стратегии развития машиностроения Казахстана необходимо четкое определение ее сильных и слабых сторон, а также существующих возможностей и угроз.

В приведенной ниже таблице 6 представлены основные сильные и слабые стороны, возможности и угрозы машиностроения Казахстана. Для определения дальнейших мер необходимо устранение негативных факторов, предотвращение угроз, и одновременное усиление позитивных факторов, использование возможностей.

Таблица 6. SWOT - анализ состояния машиностроения

<p>Сильные стороны:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Растущий внутренний спрос в первую очередь со стороны смежных отраслей. 2. Наличие транспортной и энергетической инфраструктуры в основных промышленных кластерах. 3. Наличие производственной инфраструктуры крупных предприятий. 4. Имеющиеся предприятия 	<p>Слабые стороны:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Относительно небольшой объем внутреннего рынка даже в перспективе. 2. Дефицит квалифицированных кадров, в том числе из-за оттока специалистов за границу. 3. Низкий уровень конкурентоспособности продукции машиностроения Казахстана (по
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

машиностроения.	причине высокого износа основных фондов, низкой загрузки мощностей и т.д.).
<p>Возможности:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Расширение рынка в связи с вступлением в Таможенный союз с Российской Федерацией и Республикой Беларусь. 2. Трансферт технологий за счет создания совместных предприятий с компаниями Европы и США, являющихся технологическими лидерами в определенных сегментах и нишах (используя возможности кризиса). 3. Развитие внутристрановой и международной кооперации, в том числе использование близости к России и Китаю как к одним из крупнейших в мире поставщиков сырья и компонентной базы низких переделов. 	<p>Угрозы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Затяжной характер мирового кризиса, который приведет к падению цен и спроса на сырьевые товары, что в свою очередь приведет к сокращению внутреннего спроса Казахстана на машиностроительную продукцию. 2. Конкуренция со стороны предприятий машиностроения других стран. 3. Старение квалифицированных кадров.

3.3. Определение и анализ приоритетных сегментов машиностроения

На основе проведенного анализа были определены сегменты машиностроения, относящиеся к первому и второму приоритету.

Сегменты первого приоритета отличаются высокой привлекательностью и реализуемостью (рисунок 2).

Сегменты второго приоритета либо имеют высокую привлекательность, но относительно низкую реализуемость, либо высокую реализуемость, но умеренную привлекательность.

К первому приоритету относятся следующие сегменты машиностроения Республики Казахстан:

- машиностроение для нефтегазовой промышленности;
- машиностроение для горнорудной и металлургической промышленности;
- железнодорожное машиностроение;
- сельскохозяйственное машиностроение;
- производство электрооборудования.

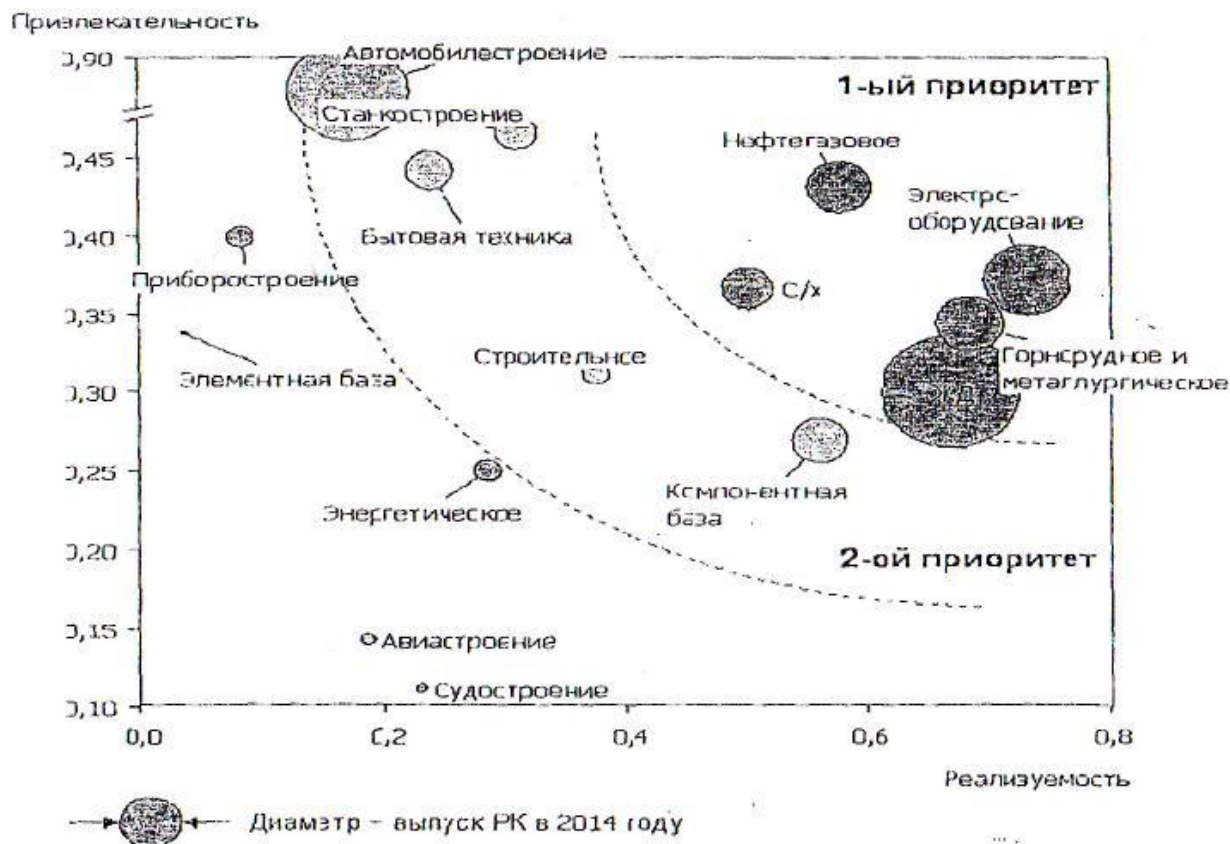


Рис 2. Матрица выбора приоритетных сегментов машиностроения Республики Казахстан

Эти сегменты отличаются значительным потенциалом внутреннего спроса, возможностями экспорта (преимущественно в СНГ), наличием существующей производственной базы, умеренными рисками и конкуренцией.

Ко второму приоритету относятся следующие сегменты:

- автомобильная промышленность;
- строительная техника;
- станкостроение;
- производство бытовой техники;
- компонентная база.

Данные сегменты в случае активной государственной поддержки также могут обеспечить значительный рост отрасли. В случае привлекательных, но сложно реализуемых сегментов (в первую очередь, таких как автомобильная промышленность, станкостроение, производство бытовой техники) требуется содействие в преодолении барьеров на вход, организации производств (возможно совместных) и повышении в дальнейшем их конкурентоспособности. В сегменте "Производство компонентной базы" требуется, в первую очередь, поддержка экспорта и расширение имеющихся производств.

3.3.1 Нефтегазовое машиностроение

Приоритетность развития отечественного нефтегазового машиностроения обусловлена тем, что нефтегазовый сектор является крупным потребителем машиностроительной продукции.

Объем рынка в Республике Казахстан в 2008 году составил 168 млрд. тенге, из которых 12 % составили продажи отечественной продукции. Остальная потребность в нефтегазовом оборудовании была удовлетворена импортом, объем которого в 2008 году составил почти 150 млрд. тенге.

Предприятия Казахстана осуществляют выпуск различного сложного оборудования для бурения, ремонта скважин, добычи, подготовки, транспортировки, переработки нефти и газа, что позволяет освоить производство морских платформ.

К 2008 году в Республике Казахстан уже успешно освоено производство свыше 250 наименований продукции нефтегазового машиностроения и их частей, большинство из которых производится по мировым стандартам.

Приоритетность данного сегмента обуславливается также тем, что спрос на нефтегазовое оборудование будет вызван в первую очередь увеличением объема нефтедобычи в Казахстане на основных месторождениях: Тенгизе, Карачаганаке и Кашагане. Согласно планам крупнейших добывающих компаний к 2020 году объем добычи нефти увеличится в 2,4 раза. Кроме того, в Республике Казахстан ведутся работы по освоению новых крупных месторождений на Каспийском шельфе.

Вторым значимым фактором увеличения спроса является технологическая отсталость и износ мощностей нефтеперерабатывающей промышленности, а также износ нефте- и газопроводов. В Республике Казахстан 80 % нефте- и газопроводов от общей протяженности эксплуатируются без ремонта более 20-30 лет.

Таблица 7. Производство продукции нефтегазового машиностроения в Республике Казахстан

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009
Насосы центробежные для перекачки жидкостей; насосы прочие; подъемники жидкостей, штук	7115	5758	7773	10253	12900
Оборудование нефтегазоперерабатывающее, млн. тенге	535	366	133	148	398
Оборудование нефтепромысловое, млн. тенге	1547	1434	1902	1386	1452

Согласно данным таблицы 7 в республике наблюдается рост производства насосов и подъемников (темп роста 2009 года к 2005 году составил 181 %). Снижение производства до 2008 года наблюдалось по следующим видам продукции: оборудование нефтепромысловое и оборудование нефтегазоперерабатывающее, но в 2009 году по сравнению с 2008 годом по данным видам продукции наблюдается рост:

производство оборудования нефтегазоперерабатывающего увеличилось в 2,7 раза, а оборудования нефтепромышленного на 4,8 %.

3.3.2 Горно-металлургическое машиностроение

В результате активного развития добычи угля, руд и металлургии в Республике Казахстан особенно в период сырьевого бума до конца 2008 года, горно-металлургическое машиностроение является одним из наиболее быстрорастущих сегментов отрасли.

Объем внутреннего спроса на машиностроительную продукцию для горнорудной промышленности и металлургии Республики Казахстан в 2008 году составил 145 млрд. тенге. Значительная часть спроса удовлетворяется за счет импорта машиностроительной продукции - объем внутреннего производства составил 27 млрд. тенге (18 % от спроса).

Государственная политика, направленная на импортозамещение в 2006-2008 годы стимулировала рост доли удовлетворения внутреннего спроса Республики Казахстан собственным производством, которая с 2006 года выросла в 2 раза и составила 16 % (при 8 % в 2006 году). При оказании дальнейшей государственной поддержки, а также при развитии инжиниринговых услуг и трансферта технологий в отрасли внутреннее производство может удовлетворить до 30 % внутреннего спроса к 2014 году.

Проведенный анализ состояния заводов горношахтного оборудования показывает, что ряд из них способны восстановить ранее выпускавшуюся номенклатуру или организовать новые производства.

Наиболее перспективными группами отечественной продукции в горно-металлургическом машиностроении являются: самоходное буровое и погрузочно-транспортное оборудование, гидравлические и пневматические перфораторы, редукторы, ленточные конвейеры, сталеплавильное оборудование, широкая номенклатура прокатного оборудования, производство запасных частей и др.

Спрос в Республике Казахстан на продукцию горно-металлургического машиностроения прогнозируется среднегодовым темпом роста 7 %.

Основными факторами роста спроса на продукцию сегмента являются:

увеличение объемов добычи полезных ископаемых и объемов производства стали и других сплавов;

необходимость обновления основных фондов горно-металлургического сектора.

Таблица 8. Производство продукции горнорудного и металлургического машиностроения

Наименование показателя	ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009
Машины для горнодобывающей промышленности	штук	184	480	430	372	341
Производство машин и						

оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства	млн. тенге	9 168,0	11 233,1	21 201,4	27 948,2	25 401,8
Производство машин и оборудования для металлургии	млн. тенге	7 548,7	7 763,4	11 180,8	14 657,2	12 054,6
Производство подъемно-транспортного оборудования	млн. тенге	3 625,6	4 131,3	5 397,8	6 785,6	7 866,0

По данным таблицы 8 снижение производства наблюдается по следующим видам продукции: машины для горнодобывающей промышленности (в 2009 году по сравнению с 2008 годом снизилось на 8,3 %), машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства (на 9 %), машин и оборудования для металлургии (на 17,7 %).

3.3.3 Железнодорожное машиностроение

Железнодорожное машиностроение занимает небольшую долю в общем объеме мирового производства машиностроения - около 1 %. Несмотря на это, темпы роста торговли железнодорожными машинами и оборудованием составили в среднем на 23 % в год - один из самых высоких показателей в отрасли.

Общий парк локомотивов в Казахстане насчитывает 1 689 локомотивов, в том числе 578,5 электровозов, 1 110,5 тепловозов и 29 паровозов. Эксплуатируемый парк составляет 1220 единиц (78 % от инвентарного парка).

В 2009 году общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составлял 94 348 единиц, из них 59 381 единиц (63 %) являются инвентарными, а 34 967 единиц (37 %) - частными. Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 75 % (44 563 единицы). Выбытие грузовых вагонов по сроку службы и техническому состоянию значительно опережает темпы обновления и пополнения инвентарного парка.

Внутренний спрос Республики Казахстан на продукцию железнодорожного машиностроения формируется основным потребителем грузовых вагонов и локомотивов - акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы" (далее - АО "НК "КТЖ"). Согласно планам компании, до 2014 года ежегодно будет закупаться порядка 1,4-5,2 тыс. вагонов и 100 локомотивов, а также производиться капитальный ремонт имеющегося парка вагонов и локомотивов. Основными факторами, обуславливающими рост спроса на продукцию железнодорожного машиностроения, являются рост грузооборота и высокий износ парка железнодорожной техники.

Высокая значимость железной дороги как вида транспорта для экономики (60 % грузовых перевозок и 50 % пассажирских перевозок идет по железной дороге) в

совокупности с планируемым ростом экономики приведут к росту грузоперевозок (среднегодовой прогноз роста железнодорожных грузоперевозок составит с 2008 по 2014 годы - 4 % в год).

Другим значимым фактором, влияющим на рост спроса, является высокий износ существующего парка техники. Средний износ тепловозов, эксплуатируемых в Казахстане составляет более 75 %, износ пассажирских вагонов превышает критический пороговый износ 70 %.

Совокупный импорт в 2008 году в Казахстан составил около 5,5 тыс. грузовых вагонов на сумму 97,7 млрд. тенге различных типов (около 45 % приходится на цистерны), что создает значительный потенциал для создания импортозамещающих производств.

Согласно планам АО "НК "КТЖ" планирует увеличение осваиваемой отечественными товаропроизводителями номенклатуры железнодорожной продукции с 2 тысяч до 5 тысяч наименований и увеличение объема закупок у отечественных товаропроизводителей машиностроительной продукции в 10 раз.

3.3.4 Сельскохозяйственное машиностроение

Объем рынка сельскохозяйственных машин и оборудования в Республике Казахстан в 2008 году составил 127 млрд. тенге, темп роста в постоянных ценах - 6,6 % . При этом около 90 % спроса было удовлетворено за счет поставок импортной техники . Объем экспорта продукции сельскохозяйственного машиностроения в 2008 году составил около 2 млрд. тенге.

Парк тракторов в Республике Казахстан составляет 137 тыс. единиц, зерноуборочных комбайнов - 45 тыс. машин, сеялок - 91 тыс. единиц, жаток - 15 тыс. Среднегодовые темпы обновления техники в 2001-2007 годы составляли 0,8 - 3,2 %, что гораздо ниже оптимального уровня на 8 - 10 %, обусловленного средним сроком службы машины в 10 - 12 лет. Низкие темпы обновления привели к высокому износу техники: около 85 % машин в Республике Казахстан эксплуатируется за сроками амортизации. Так, 70 % парка комбайнов имеют возраст более 16 лет, тогда как срок службы комбайна не превышает 8 - 10 лет. Из наличия всех имеющихся машин подлежит списанию 74 % тракторов, 60 % зерноуборочных комбайнов, 71 % жаток и 77 % сеялок.

Помимо высокого износа будущий спрос будет обусловлен необходимостью повышения обеспеченности сельскохозяйственными машинами. В настоящее время на 1000 га зерновых в Республике Казахстан приходится около 4 комбайнов, тогда как в Канаде - 9, в Италии - 17, в Германии - 20. Недостаточная обеспеченность машинами приводит к увеличению времени выполнения агротехнических операций (вспашка, сбор урожая и т.п.), что в конечном итоге снижает качество урожая.

В структуре тракторного парка Казахстана примерно две трети от тракторов общего назначения составляют колесные тракторы: тракторы тягового класса 5 типа "Кировец" и тягового класса 3 - Т-150К, одну треть гусеничные тракторы: тягового класса 4 - Т-4А, Т-95.4 и тягового класса 3 - ДТ-75М. В крестьянских хозяйствах республики используются более 65 тыс. колесных тракторов тягового класса 1,4 - МТЗ-80/82, ЮМЗ-8040.2.

Таблица 9. Производство продукции сельскохозяйственного машиностроения

Наименование показателя	ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009
Производство сельскохозяйственных тракторов	млн. тенге	2 240,9	2 433,0	3 246,8	5 532	4686,1
Производство прочих машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	млн. тенге	4 329,6	4 243,6	8 853,2	12 198,6	12 112,8
Жатки рядковые	штук	338	222	259	367	188

Неравномерная динамика наблюдается в производстве сельскохозяйственных тракторов (темп роста 2009 года к 2005 году составил 209 %, а к 2008 году составил 84,7 %), прочих машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства (темп роста 2009 года к 2005 году составил 280 %, а к 2008 году составил 99,3 %), производств жаток рядковых (в 2009 году по сравнению с 2008 годом сократилось производство в 2 раза) (таблица 9).

Рынок сельскохозяйственных машин и оборудования Казахстана в настоящее время практически полностью занят импортной продукцией. Наибольшую долю отечественные производители занимают в сегменте сельскохозяйственных машин (доильные комплексы, машины для переработки сельскохозяйственной продукции и т.д.), в сегменте "компоненты и запчасти" - более 50 %, наименьшую - в сегменте комбайнов и навесного оборудования.

На сегодняшний день в Казахстане производство зерноуборочных комбайнов ведется только Акционерным обществом (далее - АО) "АгромашХолдинг" на базе Костанайского дизельного завода. В 2008 году была произведена сборка 467 комбайнов

Наибольший потенциал для развития сельскохозяйственного машиностроения в Республике Казахстан находится в сегментах зерноуборочных комбайнов 3 и 4 класса, колесных тракторов, навесного оборудования и машин для переработки зерновых и кормовых культур.

В Республике Казахстан имеются условия по созданию навесного оборудования, максимально адаптированного к климатическим условиям различных регионов Казахстана. Также существует значительный спрос, вызванный необходимостью обновления парка и расширения возделываемых земель.

3.3.5 Электрооборудование

В 2008 году объем рынка в Республике Казахстан составил 159 млрд. тенге, из которых 26 % составили продажи отечественной продукции. Значительная часть потребности в продукции сегмента была удовлетворена за счет импорта, объем которого в 2008 году составил почти 118 млрд. тенге.

В 2008 году 79 % экспортной продукции электрооборудования Казахстана импортировала Россия и объем импорта отечественной продукции Россией рос в среднем на 62 % в год.

Среди существующих производств наибольшим потенциалом обладают производства аккумуляторов и трансформаторов, занимающие больше трех четвертей от экспорта электрооборудования Республики Казахстан в 2008 году (рисунок 3).

Кроме этого, в Республике Казахстан производятся:

аппаратура для переключения или защиты электрических цепей;

конденсаторы электрические;

электродвигатели;

изолированные провода и кабели (в т.ч. оптоволоконные) и др.

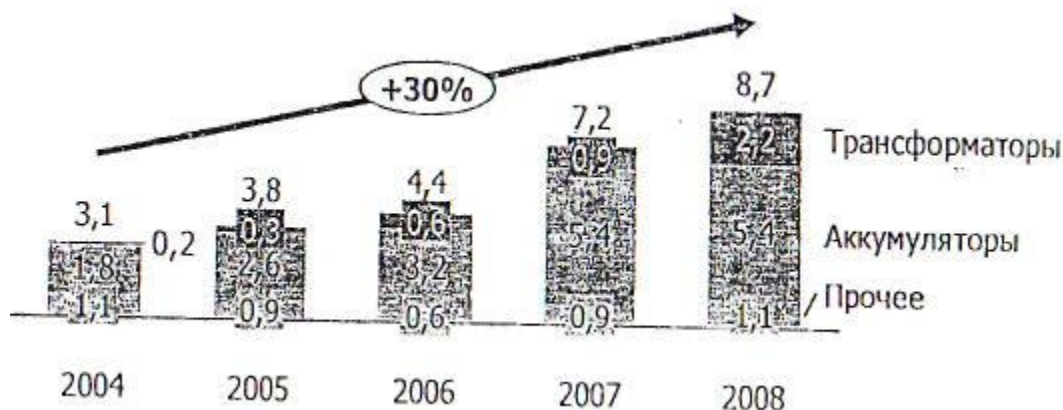


Рис 3. Динамика экспорта электрооборудования Республики Казахстан, в млрд. тенге в текущих ценах

Таблица 10. Производство электрооборудования

Наименование показателя	ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009
Трансформаторы электрические	тыс. кВа	650	1308	1587	2056	1511
Аккумуляторы электрические и их части	млн. тенге	4337	4151	6737	8523	4070
Производство электрооборудования для двигателей и транспортных средств	млн. тенге	25,6	28,6	32,4	23,6	32,1
Производство прочего электрооборудования, кроме						

электрооборудования для двигателей и транспортных средств	млн. тенге	4 110,6	5 681,3	6 771,2	2 949,5	4433,9
Производство электродвигателей, генераторов и трансформаторов	млн. тенге	8 898,1	10 799,3	13 189,2	14 142,1	13 464,8

Согласно данным таблицы 10, в 2009 году по сравнению с предыдущим годом в республике наблюдается снижение объемов производства трансформаторов (на 27 %) и аккумуляторов электрических (на 52 %), а объем производства электрооборудования для двигателей и транспортных средств увеличился на 36 %, объем производства прочего электрооборудования увеличился на 50 %.

Основные фонды электроэнергетики имеют весьма значительный износ. Износ распределительных сетей по оценкам экспертов превышает 70 %. Их протяженность составляет 370 тыс. км, большая часть была построена 30-35 лет назад. Это приводит к высокому отложенному спросу на электрооборудование, в частности, на трансформаторы и на изолированную проводку.

Вторым значимым фактором развития спроса на электрооборудование является увеличение объемов генерации электроэнергии. Согласно прогнозам в ближайшие пять лет почти на четверть увеличится максимальная электрическая нагрузка по Единой энергетической системе Республики Казахстан. Для этого необходимо развитие генерирующих мощностей и электросетевое строительство.

В сельской местности необходимо построить более 112 тыс. км высоковольтных линий напряжением 110 кВ и ниже, 614 распределительных подстанций напряжением 110 и 35 кВ суммарной мощностью в 4,13 млн. кВт и 23,7 тыс. потребительских подстанций суммарной мощностью более 4,3 млн. кВт.

3.3.6 Автомобилестроение

Сноска. Подраздел 3.3.6 в редакции постановления Правительства РК от 31.12.2013 № 1469.

Автомобильный парк

Сегмент автомобилестроения Республики Казахстан обладает наибольшим внутренним спросом в отрасли, и в 2008 году составил 16 % от всего объема машиностроительной продукции, при этом в период 2004 – 2007 годы рынок рос на 28 % в год благодаря увеличению доходов населения, и как следствие, покупкам легковых автомобилей.

Общее количество транспортных средств в Республике Казахстан увеличилось с 1,4 млн. автомобилей в 1991 году до 4 млн. автомобилей в 2011 году, в том числе 3,5 млн. легковых автомобилей, 414 тыс. грузовиков и 98 тыс. автобусов.

Обеспеченность автотранспортными средствами на 1000 жителей в Республике Казахстан составляет 242 ед., данный показатель в сравнении с другими странами является низким и свидетельствует о наличии потенциала для роста. С учетом положительной динамики роста валового внутреннего продукта (далее – ВВП) и повышения благосостояния населения Республики Казахстан имеются положительные предпосылки к увеличению внутреннего потребления автомобильной техники.

Таблица 11. Обеспеченность автотранспортными средствами на 1000 жителей в некоторых странах в 2012 году, ед.

Страна	Ед.	Страна	Ед.
Монако	908	Суринам	282
США	802	Мексика	276
Исландия	746	Россия	271
Люксембург	739	Сербия	252
Новая Зеландия	718	Казахстан	242
Франция	598	Таиланд	165
Германия	564	Украина	158
Великобритания	523	Китай	47

Источник: АА "Автостат"

Легковые автомобили

Формирование автомобильного рынка Республики Казахстан происходит за счет:
внутреннего производства автомобилей;
импорта новых автомобилей;
импорта подержанных автомобилей.

В период 2007 – 2010 гг. автомобильный рынок Республики Казахстан испытывал негативное влияние мирового финансово-экономического кризиса, замедлившего темпы роста национальной экономики. Так, по итогам 2009 года объемы сбыта новых легковых автомобилей в республике продемонстрировали отрицательный рекорд – 14,8 реализованных единиц. Последующее восстановление потребительской активности и изменение таможенно-тарифного режима в рамках Таможенного союза обеспечили пятикратный рост рынка в период с 2010 по 2012 годы.

Структура парка в разрезе сроков эксплуатации

Структура парка легковых автомобилей в разрезе сроков эксплуатации представлена в таблице.

Таблица 11-1. Количество легковых автомобилей в разрезе срока эксплуатации, тыс. ед.

Страна	Всего	не более 3 лет	более 3 лет, но не более 7 лет	более 7, но не более 10 лет	более 10 лет	прочие
Республика						

Казахстан	3 503	108,4	360,5	247,0	2 774,9	12,3
-----------	-------	-------	-------	-------	---------	------

Источник: Министерство внутренних дел РК.

По возрастному составу автопарк Республики Казахстан в основном состоит из автомобилей, срок службы которых свыше 10 лет, удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 10 лет, составляет 79 %. Доля автомобилей со сроком эксплуатации более 3 лет, но не более 7 лет равна 10 %. На долю автомобилей со сроком эксплуатации более 7, но не более 10 лет приходится порядка 7 % парка автомобилей.

Количество автомобилей со сроком эксплуатации не более 3 лет составляет 3 % от общего количества.

Продажа новых автомобилей

Темпы роста продаж по отношению к 2010 году увеличились. За 2011 год в Республике Казахстан было реализовано 37 409 официально представленных автомобилей, что на 116,1 % больше чем в 2010 году. В 2012 году официальные продажи новых автомобилей составили 85,7 тыс. ед.

Сравнивая продажи официальных дилеров Республики Казахстан в разрезе по странам, к которым относится бренд, заметна следующая тенденция:

высокий рост продаж автомобилей из стран Содружества независимых государств (далее – СНГ). Существенную долю продаж занимает "Lada" из-за своей стоимости и производства на территории РК;

рост продаж корейских марок автомобилей, благодаря производству на территории Республики Казахстан таких брендов, как "Chevrolet", "KIA" и "Ssang Yong", и выходу на рынок бюджетного седана "Hyundai Accent" и "KIA Rio", производство которого налажено в Российской Федерации (далее – РФ).

Структура продаж

За 2012 год наиболее продаваемые автомобили были сосредоточены в сегменте "С класс", "В класс", и SUV. В сегмент "В класс", "С класс" входят следующие модели: "Lada Priora" – 13,99 %, "Lada Samara" – 13,42 %, "Daewoo Nexia" – 6,95 %, "Lada Granta" – 5,54 %, "Hyundai Accent" – 4,93 %, "Kia Cerato" – 2,53 %, "ZAZ Chance" – 2,24 %, "Chevrolet Cruze" – 2,12 %, "Toyota Corolla" – 1,45 %, "Chevrolet Aveo" – 0,93 %, "Hyundai Tucson" – 0,97 %.

За 2012 год среди автомобилей повышенной проходимости спросом пользовались "компактные" SUV, где лидером являлась "Lada 4x4" – 5,3 %, далее одной из моделей-лидеров являлась "NIVA Chevrolet" – 1,46 %, "Nissan Juke" – 1,43 %, "Hyundai Tucson" – 0,97 %.

Наибольшие продажи среди "среднеразмерных" SUV распределились следующим образом: "Toyota Prado" – 1,72 %, "SsangYong Kyron" – 1,31 %, "KIA Sorento" – 0,9 %, "UAZ Hunter" – 0,79 %.

Импорт легковых автомобилей

До начала 2010 года автомобильный рынок Республики Казахстан представлял собой один из самых либеральных рынков среди стран СНГ. Это объяснялось низким уровнем ввозных пошлин, отсутствием барьеров на ввоз автомобилей бывших в эксплуатации из дальнего зарубежья, отсутствием налоговой системы, стимулирующей обновление парка. Это привело к доминированию на автомобильном рынке Республики Казахстан автомобилей бывших в эксплуатации, ввозимых из стран дальнего зарубежья.

Таблица 11-2. Динамика импорта легковых автомобилей за 2006 – 2012 годы, ед.

Наименование показателя		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Новые автомобили	Количество, ед.	43,8	79,4	35,7	20,5	22,6	40,5	74,7
	Рост, %	18,9	81,34	-56	-43	10	79	85
Автомобили бывшие в эксплуатации	Количество, ед.	353,2	309,2	119,6	91,2	150	200,1	6,4
	Рост, %	76,3	-12,4	17	-24	64	33	-97

До вступления страны в Таможенный союз и вступления в силу Единых таможенных тарифов рынок новых автомобилей развивался достаточно медленно, испытывая давление со стороны автомобилей бывших в эксплуатации. Вступление страны в Таможенный союз позволило автомобильному рынку Республики Казахстан переориентироваться на продажу в основном новых автомобилей, и как следствие, ускорить модернизацию парка, увеличить производство автомобилей внутри Республики Казахстан.

Факторы, влияющие на продажи новых легковых автомобилей на рынке Республики Казахстан

На спрос автомобильной техники существенное влияние оказывают экономические, социальные факторы, а также изменения таможенного режима. Так, в 2008 году в Республике Казахстан существовали пессимистические ожидания в отношении финансового кризиса, в результате чего существенно снизилось потребление автомобилей. В 2010 году количество реализованных автомобилей было сопоставимо с реализацией в 2009 году. При этом динамика спада поменялась на рост. Статистические данные за 2010 и 2011 годы показывают стабильный рост продаж. При этом спрос смещается в сторону новых автомобилей. Еще более явно эта тенденция наблюдалась в 2012 году.

Основные события, оказавшие прямое влияние на автомобильный рынок Республики Казахстан:

1. Посткризисное восстановление экономики Республики Казахстан и как следствие повышение покупательской активности населения.

2. Установление заградительных пошлин на ввоз поддержанных автомобилей, а также другие изменения, связанные с интеграцией Республики Казахстан в Таможенном союзе.

3. Развитие производства моделей популярных марок.

4. Запрет на ввоз автомобилей с правым расположением руля.

5. Закуп государственными органами отечественных автомобилей.

Коммерческие автомобили

Парк грузовых автомобилей

По данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан по состоянию на 1 декабря 2011 года автомобильный парк Республики Казахстан насчитывал 414 тыс. ед. грузовых автотранспортных средств. Из них 58,2 % составляли грузовые автомобили, находящиеся в индивидуальном владении.

Таблица 11-3. Наличие грузовых автомобилей в Республике Казахстан, ед.

Страна	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Республика Казахстан	223 063	224 872	281 538	311 828	359 194	414 332	410 793	397 598	414 018

Источник: Агентство по статистике РК.

Парк автобусов

В 2011 году в Республике Казахстан автобусный парк составлял 98 441 ед. За период с 2003 по 2011 годы наблюдается стабильный рост количества автобусов в Республике Казахстан. За указанный период количество автобусов увеличилось на 60 %.

Таблица 11-4. Наличие автобусов в Республике Казахстан, ед.

Страна	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Республика Казахстан	61 391	62 894	65 698	75 042	83 372	89 220	94 824	93 956	98 441

Источник: Агентство по статистике РК.

Импорт коммерческой техники в 2011 году

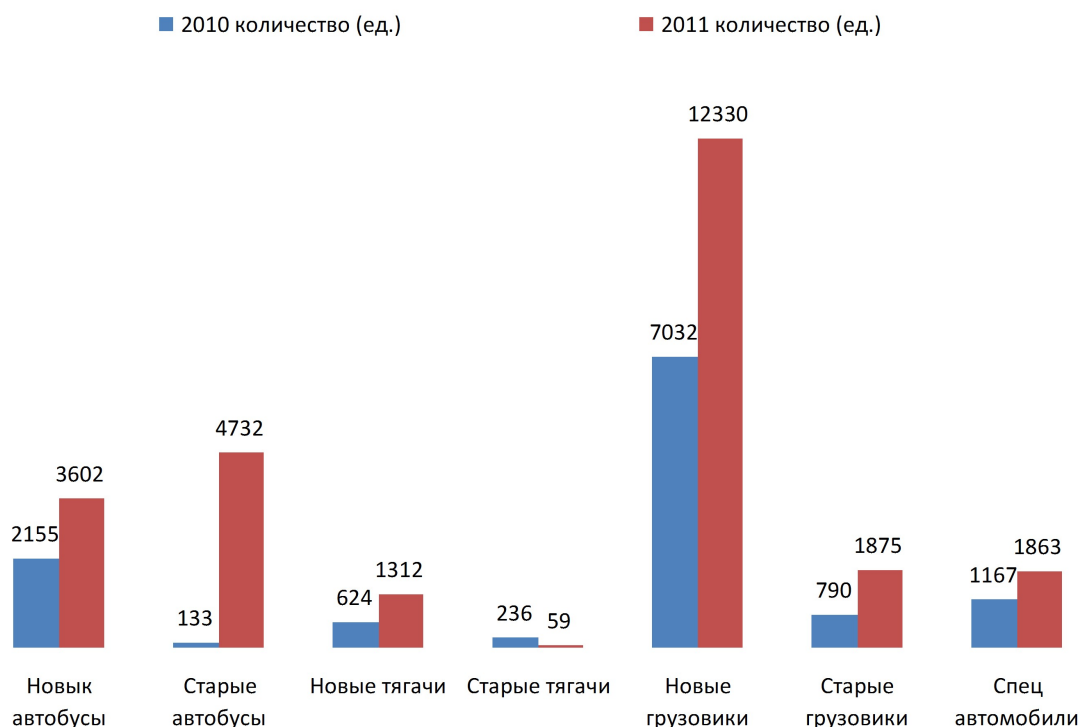
В 2011 году в Республике Казахстан импортировано коммерческой техники в количестве 25 773 ед., на общую сумму 783 622,7 тыс. долл. США. Новой коммерческой техники импортировано в количестве 19 107 ед., на общую сумму 766 474 тыс. долл. США.

Наибольшую долю в импорте новой коммерческой техники занимали Российская Федерация и Китай. Общая доля указанных стран составила 79,4 % от общего объема импорта.

Бывшей в эксплуатации коммерческой техники импортировано в количестве 6 666 ед., на общую сумму 17 148 тыс. долл. США.

Наибольшую долю в импорте бывшей в эксплуатации коммерческой техники занимают США, Германия и Российская Федерация. Общая доля указанных стран равна 94,4 % от общего объема импорта.

Диаграмма 1. Динамика импорта коммерческой техники за 2010 – 2011 годы, ед.



Источник:

2010 г. – данные по внешней и взаимной торговле со странами Таможенного союза – Комитет таможенного контроля МФ РК

2011 г. – данные по внешней и взаимной торговле со странами Таможенного союза – Комитет таможенного контроля МФ РК

С июля 2011 года – данные по взаимной торговле со странами Таможенного союза – Агентство по статистике РК.

Текущее состояние казахстанской автомобильной промышленности

Несмотря на увеличение собственного производства транспортных средств, объемы производства остаются сравнительно низкими, и импорт транспорта составляет немногим менее 80 % от общего спроса. Объем производственной мощности по выпуску транспортных средств в Республике Казахстан составляет более 80 тыс. ед. в год, автомобильные компании планируют увеличить свои объемы выпуска в соответствии с возрастающим спросом.

Существующие в Республике Казахстан автосборочные производства на данном этапе осуществляют SKD производство (крупноузловая сборка), включающее в себя сборочные операции по монтажу двигателя, трансмиссии, ходовой части, системы выпуска в кузов автомобиля, коммутации электропроводки и соединения гидросистем с последующей заправкой и диагностикой всех систем и испытания автомобиля. Исключением является производство автобусов, где производится сварка и окраска кузова автобуса.

Данный этап является начальным, базовым этапом для предприятий, осуществляющих лицензионную сборку техники мировых производителей. В настоящее время фактически все автокомпоненты, предназначенные для сборки, импортируются с головных автосборочных предприятий.

Производство основных видов продукции автомобилестроения приводится в таблице 11-5.

Таблица 11-5. Производство продукции автомобилестроения

Наименование показателя	2008	2009	2010	2011	2012
Автомобили легковые пассажирские, штук	3 271	1 245	3 176	8 195	19 256
Автомобили для перевозки десяти или более человек, штук	115	2	40	98	107
Автомобили грузовые, штук	1 013	353	501	795	1 698
Автомобили специальные и специализированные, штук	61	80	114	183	199
Прицепы и полуприцепы; контейнеры, штук	57	38	46	50	53

Таблица 11-6. Действующие автомобильные производства

Компания	Текущее состояние				
	Технология	Модельный ряд	Проектная мощность	Объем выпуска	Локализация
"АЗИЯ АВТО" Легковые автомобили Образовано в 2002 году	SKD	Количество моделей - 22 Lada 4x4. Lkoda Octavia; Rapid; Superb; Yeti; Fabia. Chevrolet; Cruze; Aveo; Orlando; Captiva; Treker; Malibu. KIA Picanto; Rio; Cerato; Sorento; Mohave; Cadenza; Sportage; Soul; Optima; Quoris.	60 000 ед./год	2011 – 7500 ед. 2012 – 16513 ед.	По адвалорной доле 25-31 % в зависимости от модели. По компонентной базе очень низкая
"Агромаш"					

Холдинг" Легковые автомобили Образовано в 2003 году Производство автомобилей запущено в 2010 году	SKD	Количество моделей - 7 Ssang Yong Actyon; Actyon Sports; New Actyon; Rexton; Kyron; Chairman. ZAZ Chance.	7 000 ед./год	2011 – 869 ед. 2012 – 2581 ед.	По адвалорной доле 25-31 % в зависимости от модели По компонентной базе очень низкая
"Daewoo Bus Kazakhstan" Автобусы Образовано в 2007 году	CKD	Количество моделей - 4 "Daewoo BS090"; "BS106"; "BS 106A"; "BC 212MA"	1 200 ед./год	2011 – 98 ед. 2012 – 141 ед.	25 % за счет сварки, окраски и сборки кузова, рамы и элементов кузова
"СемАЗ" Малотоннажные грузовые автомобили Образовано в 2006 году	SKD	Количество моделей - 2 "FAWCA 1041 А и К"	2 000 ед./год	2011 – 39 ед. 2012 – 74 ед.	По адвалорной доле 20 % По компонентной базе очень низкая
"КАМАЗ- Инжиниринг" Крупнотоннажные грузовые автомобили и специальная техника Образовано в 2005 году	SKD	Количество моделей и модификаций - 25 Грузовые автомобили КАМАЗ и спецтехника на шасси КАМАЗ	2000 ед./год	2011 – 795 ед. 2012 – 978 ед.	По адвалорной доле 23 % в зависимости от модели По компонентной базе очень низкая
"Hyundai Auto Trans" -Мало, -средне, крупнотоннажные грузовые автомобили, специальная техника и автобусы Образовано в 2010 году	SKD	Количество моделей - 9 Hyundai County Коммерческая техника на базе шасси Hyundai HD45, HD65, HD72, HD78, HD120, HD 170, HD 270, Hyundai Porter,	10 000 ед./год	2011 – 64 ед. 2012 – 755 ед.	По адвалорной доле 20 %, окраска кузова, сборочные операции
"СарыАрка Автопром" Легковые автомобили Малотоннажные грузовые автомобили и автобусы Образовано в 2011	SKD	УАЗ Патриот, Пикап. IVECO Power Daily	18 000 ед./год	2011 – 0 ед. 2012 – 59 ед.	По адвалорной доле 13,8 %- 23,7 % в зависимости от модели. По компонентной

году					базе очень низкая
"КазБелАЗ" Крупнотоннажные карьерные самосвалы Образовано в 2010 году	SKD	KAZBELAZ грузоподъемностью 35-40 т.	35 ед./год	2011 – 2 ед.	По адвалорной доле 20 % По компонентной базе очень низкая

Базовым сценарием развития автомобильного рынка Республики Казахстан является его рост до 2020 года. К 2020 году внутренние продажи новых автомобилей составят 300 тыс. ед. в год, а продажи автомобилей бывших в эксплуатации составят 62,5 тыс. ед.

Таблица 11-7. Прогноз продаж новых автомобилей на рынке Республике Казахстан, тыс. ед.

Вид автотранспортных средств	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Легковые автомобили	112,2	125,4	141,5	162,7	183,6	201,8	230,9	258,3
Коммерческий транспорт	13,6	16,4	19,4	24,5	27,9	32,5	36,7	41,4
Итого	125,8	141,8	160,9	187,2	211,5	234,5	267,6	299,7

Примечание: Коммерческий транспорт: автобусы и грузовые автомобили, которые включают специальные транспортные средства

В соответствии с нейтральным сценарием экономика Республики Казахстан будет демонстрировать темпы роста, имевшиеся до финансового кризиса.

Условия для реализации сценария:

Автомобильная промышленность включена в число стратегических отраслей, которые поддерживаются для совершенствования отраслевой структуры экономики. Правительство Республики Казахстан предоставляет субсидии на покупку новых автомобилей с утилизацией подержанных транспортных средств возрастом более 12 лет в течении переходного периода после вступления во Всемирную торговую организацию.

Увеличиваются государственные закупки автотранспортных средств, которые производятся в Республике Казахстан. Частные финансовые компании предоставляют займы по низким процентным ставкам для потребителей с высокими возможностями кредитования. Автопроизводители Республики Казахстан повышают эффективность сборки за счет инноваций, повышают производительность труда квалифицированных сотрудников и укрепляют конкурентоспособность цен за счет экономии от масштаба производства.

3.3.7. Анализ инновационно-технического развития отрасли (сектора), включая перечень критических технологий, реализуемых через целевые технологические программы

Сноска. Раздел 3 дополнен подразделом 3.3.7 в соответствии с постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1469.

При реализации инновационной политики в отрасли машиностроения приоритет будет отдан решению ключевых технологических задач и развитию новых передовых научно-технологических направлений, в том числе определенных по итогам технологического прогнозирования следующих критических технологий: технологии механоактивации, производства композитных деталей, защиты материалов от механических, химических, термических воздействий, технологии 3D-принтинга, сборки узлов, производство отдельных узлов и агрегатов, комплектующих, изготовления цельнокатаных колес и центров, восстановления и испытаний газотурбинных двигателей.

3.4. Основные проблемы развития отрасли

Развитию машиностроительной отрасли Республики Казахстан препятствуют следующие проблемы:

1) высокий уровень изношенности оборудования (43-80 %), препятствующий повышению эффективности производства;

2) низкая конкурентоспособность машиностроительной продукции, узкая номенклатура и низкая доля потребления продукции казахстанского машиностроения;

3) низкое техническое состояние активной части промышленно-производственных фондов и незначительный уровень инновационной активности в отрасли;

4) неполное использование имеющихся производственных мощностей;

5) инвестиционная непривлекательность отрасли и недостаточность оборотных средств у предприятий;

6) недобросовестная ценовая политика крупных металлургических производителей по отношению к машиностроительным предприятиям;

7) дефицит квалифицированных кадров в сфере производства и управления предприятиями;

8) недостаточная развитость инфраструктуры машиностроительного комплекса: утрата значительной части инфраструктуры (научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро, опытно-экспериментальных баз, центров испытаний и технического контроля), отсутствие организаций по стандартизации, сертификации т.д.

;

- 9) низкий уровень кооперационных связей между машиностроительными предприятиями республики с предприятиями стран ближнего зарубежья и с ведущими мировыми производителями аналогичной продукции;
- 10) несовершенство нормативных правовых актов в сфере государственных закупок в части отсутствия долгосрочных контрактов;
- 11) отсутствие механизма технологического прогнозирования;
- 12) низкая доля в производстве продукции наукоемких, высокотехнологических изделий с высокой добавленной стоимостью;
- 13) многие предприятия продолжают выпускать продукцию в единичных размерах и мелкими партиями, что негативно отражается на экономических показателях предприятий (в цене), что является причиной импорта аналогичной по сортаменту и качеству продукции;
- 14) отсутствие современных систем менеджмента качества предприятий, слабый маркетинг и менеджмент управления производствами;
- 15) низкий уровень послепродажного сервиса машиностроительной продукции;
- 16) отсутствие информации о планах технического перевооружения недропользователей нефтяных и других компаний и организаций.

3.5. Анализ действующей политики государственного регулирования развития отрасли

В Законе Республики Казахстан от 4 ноября 2003 года "О государственном мониторинге собственности в отраслях экономики, имеющих стратегическое значение" машиностроение наряду с другими отраслями отнесено к отраслям экономики, имеющим стратегическое значение.

В настоящее время реализуется Комплекс мер по развитию отечественного машиностроения, утвержденный постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2008 года № 1115, анализ хода реализации которого показывает, что задачи, поставленные в нем в целом выполняются.

В целях оказания мер государственной поддержки в отрасли машиностроения Правительством Республики Казахстан принято постановление от 24 января 2008 года № 62 "О внесении изменений и дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 15 октября 2003 года № 1054" предусматривающий снижение критериев достаточной переработки товаров с 50 % до 30 %.

Также в целях создания конкурентоспособной продукции отечественного автосборочного производства внесены дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2005 года № 355 "Об утверждении перечня казахстанских товаров, определенных в соответствии с таможенным законодательством Республики Казахстан, произведенных на территории, на которой

действует таможенный режим "Свободный склад" и реализуемых на остальную часть таможенной территории Республики Казахстан, обороты по реализации которых освобождаются от налога на добавленную стоимость".

В результате созданных мер государственной поддержки в Казахстане созданы сборочные производства колесных и гусеничных тракторов, комбайнов, грузовых и легковых автомобилей, бытовой техники, нефтегазового оборудования и др.

Несмотря на проведенную работу в стране, пока не решены основные проблемы машиностроения: ее рост неустойчив, загруженность предприятий слаба, инновационная активность низкая, низка доля предприятий, выпускающих конечную продукцию и т.д.

3.6. Обзор позитивного зарубежного опыта по решению имеющихся проблем, который может быть адаптирован к условиям Республики Казахстан

Мировые лидеры - в основном крупные диверсифицированные компании, производящие продукцию в различных сегментах (Busher, Caterpillar), однако в ряде случаев успешными могут стать специализированные компании (Joy Global Inc.). За счет высокой производительности труда (около 250-450 тыс. долл. США на человека), эффективных систем управления и использования эффекта масштаба, компаниям удается сохранять высокую маржинальность (10-15 %, по сегменту железнодорожного машиностроения - 4 %). Все компании-мировые лидеры являются вертикально интегрированными: они контролируют все звенья цепочки создания ценности от разработки до продаж через развитые дилерские сети. Часть производства (не ключевые либо специфические элементы) обычно передается на аутсорсинг. Все крупнейшие мировые компании в своей деятельности уделяют высокое внимание развитию сервисных сетей, послепродажного обслуживания, а также в ряде случаев финансовых продуктов для своих клиентов.

1. Повышение инновационной активности и стимулирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (далее - НИОКР).

Одной из важнейших задач, стоящих перед государством при развитии машиностроения, является повышение инновационной активности бизнеса. Данная отрасль является одной из самых наукоемких. Все развитые страны и в особенности страны-лидеры в машиностроении, тратят ежегодно значительные суммы из бюджета на поддержание и стимулирование НИОКР. Каждый доллар государственного финансирования по различным оценкам обеспечивает от 0,35 до 1,74 долларов США привлеченных дополнительных частных инвестиций в НИОКР.

В мировой практике существуют различные механизмы поддержки НИОКР налоговыми методами, из которых можно выделить 3 основных:

уменьшение налогооблагаемой базы на величину расходов, пропорциональных НИОКР;

предоставление налоговой скидки - уменьшение налогов к уплате на долю от расходов на НИОКР;

временное освобождение или уменьшение налогов.

Развитые европейские страны уделяют внимание поддержке научных исследований и их последующей коммерциализации, и поддерживают проведение НИОКР крупными промышленными предприятиями. Так, французским правительством был проведен конкурс проектов по организации высокотехнологичных фирм (бюджет около 100 млн. французских франков), для реализации было отобрано 244 проекта, 23 % из которых - проекты в области машиностроения. В 2006 году правительство Франции выделило 140 млн. евро на финансирование французской части вклада в разработку российского регионального самолета RRJ.

2. Развитие малого и среднего бизнеса.

В развитых странах-лидерах машиностроения значительная часть добавленной стоимости и выпуска отрасли формируется предприятиями, относящимися к малому и среднему бизнесу (далее - МСБ) (более 30 % добавленной стоимости машиностроения по Европейскому союзу, в Великобритании - 41 %, в Португалии - 49 %, в Норвегии - 46 %). В Германии и Австрии малые и средние предприятия также вносят значительный вклад в конкурентоспособность машиностроительной продукции. Так, типичной машиностроительной компанией Германии является компания со штатом около 150 человек и оборотом 25 млн. евро. В Австрии около 800 компаний в секторе относятся к малому и среднему бизнесу, имея штат в среднем 90 сотрудников, компании обычно специализируются на узких рынках и специальной продукции (например, машины для работы в горах). В Китае развитие машиностроения также во многом обеспечивается малым и средним бизнесом. Например, в 2007 году около 47 % экспорта составила продукция машиностроения, при этом в целом в объеме экспорта доля малого и среднего бизнеса была свыше 65 %.

Анализ развития МСБ в развитых странах позволяет определить сегменты машиностроения, наиболее привлекательные для развития МСБ. Как показывает проведенный анализ машиностроения Германии, наибольшие возможности для развития МСБ имеются в сегменте станкостроения и производства сельскохозяйственной техники, а наименьшие - в производстве бытовых приборов и офисной техники.

Одна из причин успешного развития малых и средних предприятий состоит в том, что крупное производство не противопоставляется МСБ. В развитых странах культивируется принцип кооперирования крупных, малых и средних предприятий, причем они взаимодополняют друг друга, особенно в сфере специализации отдельных производств и в инновационных разработках.

3. Государственная поддержка экспорта.

В промышленно развитых странах механизм государственного стимулирования экспорта характеризуется многосторонностью и активным участием государства. Государственные расходы покрываются за счет повышения прибыли от внешней торговли, роста производства и занятости, увеличения поступлений от налогов и других источников.

Одним из наиболее эффективных средств, стимулирующих экспорт как в промышленно развитых, так и в развивающихся странах, является льготное финансирование экспортных операций и создание экспортных агентств.

В США, которые является крупнейшим мировым экспортером (объем экспорта товаров и услуг в 2007 году составил 1,6 трлн. долларов США), ключевую роль в обеспечении интересов экспортеров играет Координационный комитет по содействию торговле. Этот комитет является единым органом, который координирует усилия 19 агентств по развитию экспорта с территории США.

Величина государственных расходов по развитию экспорта находится на уровне 0,1 - 0,8 долларов США на каждые 10 000 долларов США экспорта (за исключением экспортного финансирования и поддержки сельского хозяйства). При этом наибольший уровень поддержки оказывают правительства Испании, Великобритании и Италии - 0,7 - 0,83 долларов США, наименьший - Германии, США и Японии - 0,11 - 0,3 доллара США на каждые 10 000 долларов США экспорта.

Ключевыми задачами экспортных агентств является информационная и консультационная поддержка локальных компаний. Как правило:

- проведение маркетинговых исследований на приоритетных рынках;

- создание единой базы и предоставление предприятиям МСБ информации об экспортных возможностях;

- предоставление информации об экспортных и импортных процедурах;

- представление интересов локальных производителей на внешних рынках и др.

Другой широко распространенной и, можно сказать, агрессивной формой стимулирования экспорта в международной торговой практике является его непосредственное субсидирование. Субсидирование экспорта позволяет экспортеру в значительной степени уменьшить цены на товары, а во многих случаях даже сделать ее меньше себестоимости. В целом использование субсидий (за исключением сельскохозяйственной продукции) регламентируется в условной форме нормами Соглашения о субсидиях и компенсационных пошлинах, заключенного в рамках Всемирной торговой организации.

Во многих странах (Великобритания, Япония, Франция, Германия) государственные органы оказывают организационную и информационную помощь

экспортной деятельности национальных предприятий. Это организация торговых выставок и ярмарок, направление торговых миссий за границу, обеспечение фирм торгово-экономической информацией.

3.7. Оценка воздействия на окружающую среду

Из большого объема промышленных выбросов, попадающих в окружающую среду, на машиностроение приходится лишь незначительная его часть - 1-2 %. В этот объем входят и выбросы предприятий военно-ориентированных отраслей, оборонной промышленности, являющейся значительной составной частью машиностроительного комплекса.

В Республике Казахстан проводится комплекс природоохранных мер, рассчитанный до 2016 года. Для снижения выбросов вредных веществ были запланированы и выполнены основные природоохранные мероприятия.

На предприятиях проводятся капитальные ремонты газоочистных котлов с целью сокращения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, газоочистка печей, с целью сокращения выбросов в атмосферу кремнийсодержащей пыли. Снижение выбросов проводится за счет использования брикетов и обожженных окатышей. Проводится обустройство санитарно-защитной зоны: планировка участков, посадка деревьев и кустарников с целью снижения пылевой нагрузки на зону.

Проводятся мероприятия по понижению грунтовых вод на промплощадках заводов и капитальные ремонты водопроводов различного назначения с целью сокращения потерь воды и исключения загрязнения подземных вод и почв и мероприятия по охране подземных вод с ведением мониторинга за их состоянием.

На большинстве предприятий разработана и внедрена система экологического менеджмента по охране окружающей среды в соответствии с требованиями международного стандарта ИСО 14001. Данная система предполагает постоянный анализ воздействия на окружающую среду, что позволяет направлять усилия на наиболее значимые проблемы.

Определенная работа проводится в рамках снижения потерь энергоресурсов. На ряде предприятий осуществлена реконструкция и модернизация производства, заменено оборудование. На крупных предприятиях ежегодно пересматриваются удельные нормы расхода энергоресурсов в сторону уменьшения.

Предварительный анализ показал, что в основном снижение энергоемкости идет по пути экономии затрат электроэнергии, а повышение производительности труда за счет модернизации оборудования.

Помимо используемых подходов, необходимо проводить активную работу по созданию наукоемких производств, что позволит увеличить валовой внутренний

продукт без значительного роста потребления энергетических и материальных ресурсов.

В настоящее время машиностроительными предприятиями проводится работа по привлечению инвестиций и реализации проектов, направленных на применение новых технологий, обеспечение экологической безопасности и устойчивого развития отрасли путем сокращения выбросов парниковых газов, энерго- и ресурсосбережения, рекультивации земель и лесопосадок.

4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы

Сноска. Раздел 4 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1469.

Цель Программы

Основной целью Программы по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010-2014 годы является максимальное удовлетворение потребностей внутреннего рынка и расширение экспорта за счет увеличения производства конечной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Основные задачи Программы

1. Стимулирование технологической модернизации и создание новых производств.
2. Эффективное использование возможностей внутреннего рынка.
3. Поддержка и развитие экспорта машиностроительной продукции.
4. Обеспечение развития машиностроительной отрасли необходимыми кадрами.

Целевые индикаторы

1. Увеличение валовой добавленной стоимости в машиностроении на 70 % в реальном выражении к уровню 2008 года.

2. Увеличение производительности труда в отрасли машиностроения в 2,3 раза в реальном выражении к уровню 2008 года.

3. Обеспечение прироста доли отечественного производства машиностроения в общем объеме ресурсов отрасли в 1,5 раза к уровню 2008 года.

Ожидаемые показатели результатов от реализации Программы приводятся в таблице 12.

Таблица 12. Ожидаемые показатели результатов от реализации Программы

№	Основные показатели	Ед. изм.	Ожидаемые результаты					
			2010	2011	2012	2013	2014	
1	Транспортное машиностроение, в том числе							
	уровень локализации производства легковых автомобилей и комплектующих	%	-	5	10	20	30	

	производство специализированной платформы	ед.	-	70	100	150	200
	производство вагона-хоппера	ед.	-	-	200	400	600
2	Сельскохозяйственное машиностроение, в том числе						
	производство комбайнов	ед.	-	258	565	590	650
	производство тракторов*	ед.	1000	1000	1000	1000	1000

Примечание: * ежегодное планируемое производство

5. Этапы реализации Программы

Сноска. Раздел 5 в редакции постановления Правительства РК от 31.12.2013 № 1469

Выполнение Программы будет осуществляться посредством Плана мероприятий по ее реализации.

Первый этап (2010 – 2011 годы) – проведение технологического аудита машиностроительных предприятий, создание отраслевых конструкторских бюро и укрепление инфраструктуры отрасли.

Цели и результаты первого этапа:

увеличение валовой добавленной стоимости на 10 % к 2012 году (таблица 13);

прирост объема производства машиностроительной продукции на 10 % к 2012 году (таблица 13);

увеличение производительности труда в отрасли на 64 % к 2012 году (таблица 13).

Второй этап (2012 – 2014 годы) – реализация потенциала машиностроительных предприятий, интенсивный рост. На этом этапе происходят распространение полученных на первом этапе позитивных результатов, системное укрепление существующих и создание новых инфраструктур для поддержки отрасли, системное укрепление отрасли, освоение новых видов продукции для нефтегазового, горно-металлургического, сельскохозяйственного, электротехнического и железнодорожного машиностроения.

Цели и результаты второго этапа:

увеличение валовой добавленной стоимости на 70 % (таблица 13);

прирост доли отечественного производства машиностроения в общем объеме ресурсов отрасли в 1,5 раза к уровню 2008 года % (таблица 13);

увеличение производительности труда в отрасли в 2,3 раза (таблица 13).

Таблица 13. Этапы реализации Программы

№	Основные показатели	2008	2009	Ожидаемые результаты				
				2010	2011	2012	2013	2014
1	Увеличение валовой добавленной стоимости	100	83,6	111,2	131,1	151,7		170

	к уровню 2008 года, %						162,1	
2	Увеличение производительности труда, к уровню 2008 года, %	100	94,1	137,3	168,9	212,5	222,1	231
3	Доля отечественного производства машиностроения в общем объеме ресурсов отрасли к уровню 2008 года, %	8,1	7,2	8,9	11,5	11,7	11,9	12,1

Для достижения показателей результатов необходимо выполнение следующих основных мероприятий по развитию отрасли:

1. Модернизация действующих предприятий с целью создания гибких производств по расширению выпускаемого ассортимента и освоение новых видов машиностроительной продукции.

Модернизация действующих предприятий и реструктуризация существующих предприятий будет осуществляться по результатам проведения технологического аудита машиностроительных предприятий, путем предоставления инновационных грантов на покупку/внедрение перспективных технологий, внедрения управленческих технологий, обеспечивающих оптимизацию производственных процессов.

К 2014 году будут модернизированы производственные мощности АО "Усть-Каменогорский арматурный завод", город Усть-Каменогорск.

Также будут модернизированы торгово-сервисные центры по обслуживанию сельскохозяйственной техники АО "АгромашХолдинг", город Костанай.

2. Организация крупных сборочных производств с увеличением уровня локализации через освоение производства деталей и комплектующих.

В рамках инвестиционных проектов, вошедших в карту индустриализации Казахстана на 2010 – 2014 годы, предусматривается реализация проектов по организации крупных сборочных производств с увеличением уровня локализации через освоение производства деталей и комплектующих, такие как: "Производство пассажирских вагонов", "Организация производства электровозов", "Строительство автозавода полного цикла и технопарка по производству автокомпонентов в городе Усть-Каменогорск". Основные инвестиционные проекты в отрасли приведены в приложении 2 к настоящей Программе.

3. Создание новых современных предприятий по производству машиностроительной продукции с высокой добавленной стоимостью и развитию сервисных услуг (инжиниринга).

В транспортном машиностроении к 2015 году будет организовано сборочное производство легковых автомобилей и комплектующих с доведением уровня локализации до 30 %.

В рамках инвестиционных проектов, вошедших в Карту индустриализации Казахстана на 2010 – 2014 годы, планируется реализация инвестиционного проекта в городе Усть-Каменогорске на базе АО "АЗИЯ АВТО", где будет организовано производство комплектующих, в том числе: изделий из пластика (бампера, панели), резинотехнические изделия, выхлопные системы, топливные баки. Объем инвестиций на реализацию данного проекта составит 74 млрд. тенге.

В железнодорожном машиностроении будет увеличено производство локомотивов, грузовых вагонов. Будет освоено производство специализированной платформы с последующим увеличением мощности до 200 единиц в год, вагона-хоппера до 600 единиц в год. Будет организовано производство стального литья для нужд железнодорожного машиностроения.

ТОО "Казахстанская вагоностроительная компания", город Экибастуз по производству грузовых вагонов, мощностью 2500 единиц в год. Объем инвестиций составит 7,6 млрд. тенге.

ТОО "Электровоз құрастыру зауыты", город Астана, по сборочному производству электровозов, мощностью 50 единиц в год. Объем инвестиций составит более 9,9 млрд. тенге.

Кроме того, в городе Астане АО "Локомотив құрастыру зауыты" будет увеличено производство локомотивов.

В городе Петропавловске на базе АО "ЗИКСТО" будет освоено производство специализированной платформы мощностью до 200 единиц в год, вагона-хоппера до 600 единиц в год.

В городе Усть-Каменогорске на базе АО "Востокмашзавод" будет организовано производство крупногабаритного литья, в том числе: рамы боковой, балки надрессорной для нужд железнодорожного машиностроения.

Будет увеличено местное содержание в сборочном производстве вертолетов.

К 2015 году будет проработан вопрос организации центра по сборке и техническому обслуживанию беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) двойного назначения.

В сельскохозяйственном машиностроении к 2015 году будет увеличен выпуск продукции в 2 раза.

В городе Костанай на базе АО "АгромашХолдинг" будет увеличено производство комбайнов "Essil" до 650 единиц в год.

В городе Семей на базе ТОО "СемАз" будет организовано производство тракторов "Беларусь" мощностью 1 тыс. единиц в год. Объем инвестиций составит 1,36 млрд. тенге.

В целях обслуживания сельскохозяйственной техники будет создана сеть из девяти торгово-сервисных центров в крупных областях страны, а именно: два в Северо-Казахстанской области, одно в Восточно-Казахстанской области, три в Акмолинской области, по одному в Костанайской, Западно-Казахстанской и Алматинской областях.

В нефтегазовом машиностроении к 2015 году будет увеличено производство трубопроводной арматуры, жидкостных насосов и бурильных машин.

В городе Алматы на базах АО "Алматинский завод тяжелого машиностроения", АО "Совместное предприятие "Белкамит", АО "Имсталькон"; в городе Усть-Каменогорске на базах АО "Усть-Каменогорский арматурный завод", АО "Востокмашзавод", ТОО "Машзавод"; в городе Петропавловске на базах АО "Петропавловский завод тяжелого машиностроения", АО "Мунаймаш", АО "Казнефтегазмаш"; в городе Актобе на базе АО "Актюбинский завод нефтяного оборудования" будет развиваться производство трубопроводной арматуры, жидкостных насосов и мобильно-буровых установок.

В городе Атырау на базе ТОО "Сервисный центр "КазТурбоРемонт" будет организован ремонт и сервисное обслуживание газотурбинных установок и оборудования, в том числе 18 капитальных и 12 текущих ремонтов. Данный проект будет введен путем реализации лицензионного соглашения между компаниями ТОО "КазТурбоРемонт" и германской компанией "Siemens".

В горно-металлургическом машиностроении к 2015 году будет увеличено производство оборудования для горнодобывающей промышленности за счет развития производства машиностроительных предприятий, таких как АО "Алматинский завод тяжелого машиностроения", ТОО "Целингормаш" (город Степногорск) и предприятиями Карагандинского машиностроительного консорциума.

В электротехническом машиностроении к 2015 году будет увеличено производство аккумуляторов, трансформаторов и изолированных проводов, освоено производство трансформаторов класса напряжения 110 – 220 кВ.

В городе Талдыкорган на ТОО "Кайнар АКБ" будет увеличен производство свинцовых аккумуляторов, мощностью 600 тысяч штук. Объем инвестиций в данное производство составит 570 млн. тенге.

В городе Кентау на АО "КазТрансформатор" будет увеличено производство трансформаторов с 2 млн. кВА в 2010 году до 4 млн. кВА в 2014 году, а также освоено производство трансформаторов напряжением 220 киловольт и выше, мощностью до 1 млн. кВА.

В городе Павлодар на базе АО "Казэнергокабель" и в городе Сарань на базе ТОО "Казцентрэлектропровод", ТОО "EAST INDUSTRY COMPANY ltd" будет увеличено производство изолированных проводов мощностью 33 600 километров в год. Объем инвестиций составит 753 млн. тенге.

В автомобилестроении в целях создания конкурентоспособных преимуществ будет проработан вопрос формирования экосистемы автомобильной промышленности.

Основу создаваемой автомобильной промышленности в Республике Казахстан составляют действующие предприятия, имеющие соглашения о промышленной сборке.

Для содействия инновациям, обеспечения связи и повышения эффективности производства необходимо создание автомобильного кластера на базе существующих автосборочных предприятий, производителей и поставщиков автокомпонентов.

Должны быть созданы условия для прямых инвестиций иностранных автопроизводителей. При этом необходимо ориентироваться на создание совместных предприятий казахстанских и зарубежных автопроизводителей.

Для вновь создаваемых производств будут выработаны условия, согласованные со странами-партнерами по Таможенному союзу.

Автомобилестроительные компании страны будут развиваться в соответствии с собственными маркетинговыми стратегиями по продвижению продуктов на внутреннем и внешних рынках.

Для обеспечения необходимой концентрации средств и эффективности инвестиций в долгосрочной перспективе предприятиям необходимо определить стратегические модели легковых автомобилей, SUV, автобусов, легких грузовых автомобилей и тяжелой техники, производство которых в дальнейшем будет осуществляться с высоким уровнем локализации.

Производство автокомпонентов может быть развито посредством создания вертикально интегрированной системы независимых поставщиков автокомпонентов. Как качественные, так и количественные показатели производства автокомпонентов должны изменяться в зависимости от динамики роста сборочных производств, в целях достижения реальной добавленной стоимости в автомобильной промышленности.

Будут проработаны вопросы по предоставлению государственной поддержки производству автокомпонентов, в том числе через предоставление земельных участков, обеспеченных инфраструктурой, а также по исключению двойного налогообложения по налогу на добавленную стоимость при осуществлении операции обмена старых автомобилей на новые (траде-ин).

Будет проработан вопрос по созданию собственной базы для проведения сертификационных и испытательных работ автомобилей в соответствии с международными нормами и правилами, что позволит: поднять уровень качества выпускаемых автомобилей до мирового уровня, избежать зависимости от зарубежных сертификационных и испытательных центров, повысить качество работ по техническому регулированию.

Будет проработан вопрос создания системы утилизации автомобилей, которая должна включать в себя организационные процессы сбора, хранения и утилизации автомобилей.

Будут проработаны вопросы:

возможности возмещения части вознаграждения по кредитам на приобретение новых легковых автомобилей отечественного производства, уплачиваемых заемщиками по Договорам банковского займа.

возможности субсидирования лизинговых сделок на приобретение новой отечественной автомобильной техники, уплачиваемых заемщиками/ лизингополучателями в качестве вознаграждения по Договорам банковского займа и Договорам финансового лизинга.

Для обновления автобусного парка будет проработан вопрос возможности субсидирования лизинговых сделок на приобретение новых отечественных автобусов и ограничения срока эксплуатации автобусов для перевозки пассажиров на городских маршрутах до 12 лет, а на междугородних до 15 лет, с установлением обязательства приобретения отечественных автобусов.

В целях ограничения недобросовестной ценовой конкуренции со стороны иностранных производителей, будут проводиться соответствующими государственными органами антидемпинговые расследования.

Реализация инвестиционных проектов

В рамках Карты индустриализации Казахстана на 2010 – 2014 годы будут реализованы инвестиционные проекты:

- 1) локомотивосборочный завод, город Астана – 100 локомотивов в год и производство деталей и комплектующих на территории СЭЗ города Астаны;
- 2) сборочное производство автомобилей, Восточно-Казахстанская область – 120 000 автомобилей в год и технопарк по производству деталей и комплектующих.

Основные инвестиционные проекты в отрасли, предлагаемые к реализации, отражены в приложении 2 к настоящей Программе.

В оборонной промышленности к 2015 году будут реализованы программные меры, направленные на решение существующих проблем и создание реального потенциала для значительного увеличения доли местного содержания в государственном оборонном заказе республики.

Основные направления развития предприятий оборонно-промышленного комплекса Казахстана будут определяться наиболее перспективными потребностями в товарах военного назначения военной организации государства.

Государственными органами и оборонными предприятиями будут предприняты эффективные, согласованные меры по увеличению экспорта казахстанской продукции военного назначения.

Будет активизировано взаимодействие государства и оборонного комплекса, направленное на увеличение количества и качества НИОКР в сфере оборонного производства.

Меры по развитию оборонной промышленности будут приняты уполномоченным государственным органом, осуществляющим государственную политику в сфере оборонной промышленности.

Секторальные и проектные меры государственной поддержки

Обеспечение инженерной инфраструктурой

Будут проработаны вопросы обеспечения необходимым земельным участком и инженерной инфраструктурой строительства автозавода и технопарка по производству автокомпонентов в Восточно-Казахстанской области.

Будут проработаны вопросы организации инфраструктуры для развития судостроения в Каспийском регионе.

Обеспечение квалифицированными кадровыми ресурсами

Система образования обеспечивает текущие потребности приоритетней подотрасли необходимым количеством кадров. Однако для удовлетворения перспективных потребностей необходимо учесть данные о кадровых потребностях для реализации новых проектов в приоритетных подотраслях.

Таким образом, система образования должна обеспечить квалифицированными кадрами приоритетные подотрасли не только для сегодняшнего, но и будущего развития отрасли в целом.

Потребности интенсивного развития отрасли при открытии новых крупных предприятий потребуют дополнительного количества квалифицированных кадров.

Потребность в кадрах по специальностям для машиностроительной отрасли обеспечивается за счет подготовки кадров в ВУЗах и учебных заведениях ТиПО Казахстана.

В рамках выделенных средств из Республиканского бюджета по программе 005 "Строительство и реконструкция объектов образования и науки" Министерства образования и науки Республики Казахстан в городе Усть-Каменогорске в 2010 году будет начато строительство Межрегионального центра по подготовке и переподготовке кадров для машиностроительной отрасли на 700 ученических мест в городе Усть-Каменогорске.

В 2012 году будет введен в эксплуатацию "Центр технологий на транспорте" акционерного общества "Национальная компания "Қазақстан темір жолы" с возможностью обучения до 15 000 человек в год.

Будет внедрена система прохождения производственной практики на производственных предприятиях сроком на 3 месяца с закреплением индивидуальных руководителей на местах.

Повышение квалификации управленческих кадров на передовых машиностроительных предприятиях развитых стран будет обеспечено за счет собственных средств предприятий.

Так например, управленческие кадры АО "Агромаш Холдинг" будут повышать свою квалификацию в компании "Ssang Yong" (Южная Корея), АО "АЗИЯ АВТО" на заводах концерна "Volkswagen" (Германия),

АО "Daewoo Bus Казахстан" в компании "DaewooBusGlobalCorporation" (Южная Корея), ТОО "Электровоз құрастыру зауыты" в компании "General Electric" (США) и т.д.

Кадровая потребность крупных инвестиционных проектов по отрасли машиностроение приведена в приложении 1 к настоящей Программе.

Внедрение технических регламентов

В целях повышения качества экспортируемой продукции до уровня мировых аналогов, повышения привлекательности отечественной продукции за рубежом предполагается внедрение технологических регламентов, разработка и внедрение государственных стандартов в соответствии с международными требованиями.

В период с 2010 по 2014 годы в рамках бюджетной программы 013 "Услуги в сфере технического регулирования и метрологии" будут разработаны и внедрены 14 технических регламентов по требованиям к безопасности: автотранспортных средств; пожарной техники для защиты объектов; вентиляционных систем, низковольтного оборудования; сельскохозяйственных и лесозаготовительных тракторов, прицепов и машин; нефтегазопромыслового, бурового, геологоразведочного и геофизического оборудования; стационарных компрессорных холодильных установок; оборудования для переработки сельскохозяйственного сырья и продукции растениеводства; оборудования для переработки сельскохозяйственного сырья и продукция животноводства; водогрейных и паровых котлов; шахтных подъемных установок, подъемно-транспортных средств; оборудования, работающего под давлением; лифтов, а также 169 стандартов.

В рамках Программы по техническому регулированию и созданию инфраструктуры качества будут модернизированы государственные эталоны геометрических величин и физико-химических измерений для метрологического обеспечения производства и контроля безопасности и качества продукции машиностроения.

Технические регламенты и стандарты, а также меры ответственности за их неисполнение будут направлены промышленным предприятиям, производящим и потребляющим продукцию машиностроения, специализированным центрам и лабораториям для использования в своей деятельности. Данные документы будут размещены на сайте Министерства индустрии и новых технологий Республики Казахстан.

Соответствующими государственными органами Республики Казахстан будет проводиться активная политика по поддержке интересов отечественных производителей при разработке технических регламентов в рамках Таможенного союза

Развитие инноваций и содействие технологической модернизации

В целях развития инноваций и содействия технологической модернизации в рамках Программы развития науки, инноваций и содействия технологической модернизации будут созданы 5 конструкторских бюро для обслуживания потребностей предприятий по сегментам: сельскохозяйственное, горно-металлургическое, транспортное и нефтегазовое машиностроение и приборостроение.

Для обновления основных фондов и технологического перевооружения предприятий машиностроения будет организован лизинг оборудования на льготных условиях.

Ежегодно будут выделяться средства для субсидирования ставок по кредитам на замену оборудования, льготного кредитования через АО "Банк Развития Казахстана", АО "Фонд развития предпринимательства "ДАМУ" и предоставления в лизинг оборудования на льготных условиях.

Уменьшение налогооблагаемого дохода на 50 % от фактически ранее понесенных расходов на выполнение работ, признанных по заключению уполномоченного органа Республики Казахстан в области науки научно-исследовательскими, научно-техническими и (или) опытно-конструкторскими, будет стимулировать развитие НИОКР.

Создание привлекательных условий для прямых инвестиций

Поддержка развития отрасли будет осуществляться путем мониторинга исполнения постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2007 года № 1353 "Об определении мер государственной поддержки категорий отечественных потенциальных поставщиков" для приоритетного закупа товаров, работ и услуг предприятий отрасли недропользователями, национальными компаниями и государственными органами.

Внутренний спрос на сельскохозяйственную технику будет обеспечен за счет приобретения в лизинг техники отечественного производства на льготных условиях на базе акционерного общества "КазАгроФинанс".

Внутренний спрос на отечественную машиностроительную продукцию будет обеспечен через проработку механизма возмещения части вознаграждения по кредитам на приобретение продукции отечественного машиностроения, а также путем проработки вопроса внедрения инструментов лизингового финансирования через институты развития на приобретение новой отечественной автомобильной техники.

На продукцию автомобильного машиностроения будут проработаны вопросы закупа автомобильной техники для государственных органов исполнительной власти, их территориальных органов и подведомственных учреждений путем мониторинга исполнения постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2007 года № 1353 "Об определении мер государственной поддержки категорий отечественных потенциальных поставщиков".

В целях поддержки прямых инвестиций на территории СЭЗ "Астана – новый город" будет размещено производство продукции специального и двойного назначения.

Торговая политика

Продвижение казахстанской машиностроительной продукции на рынки Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Афганистана.

Предоставление финансовых стимулов для продвижения экспорта казахстанской машиностроительной продукции.

6. Необходимые ресурсы

Финансирование Программы осуществляется за счет средств институтов развития, собственных средств предприятий, отечественных и зарубежных инвестиций и в пределах средств предусматриваемых в республиканском бюджете.

Необходимый объем финансирования за счет Республиканского бюджета на 2010-2014 годы составит 2 430,182 млн. тенге:

100 млн. тенге на стимулирование технологической модернизации и создание новых производств;

2 330,182 млн. тенге на строительство учебных заведений для обеспечения отрасли квалифицированными кадрами.

В том числе:

в 2010 году - 439,173 млн. тенге;

в 2011 году - 1 991,009 млн. тенге;

в 2012 году - не предполагается;

в 2013-2014 годах - будет предусматриваться при утверждении Республиканского бюджета на 2013-2015 годы.

Реализация инвестиционных проектов в основном предполагается за счет собственных средств предприятий и заемных средств, всего на сумму - 425 242,15 млн. тенге.

В том числе:

в 2010 году - 22 673,4 млн. тенге;

в 2011 году - 263 830 млн. тенге;

в 2012 году - 54 380 млн. тенге;

в 2013 году - 9 261 млн. тенге;

в 2014 году - 75 097,75 млн. тенге.

7. План мероприятий по реализации Программы по развитию машиностроения в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы

Сноска. Раздел 7 в редакции постановления Правительства РК от 31.12.2013 № 1469

6	вопроса по созданию собственной базы для проведения сертификационных и испытательных работ автомобилей	Информация в МЭБП	МИНТ	IV квартал 2014 года	-	-	-	-	-	-	Н Т
3. Развитие инноваций и содействие технологической модернизации											
7	Создание 5 конструкторских бюро для обслуживания потребностей предприятий по сегментам - сельскохозяйственное, электротехническое, горнорудное, транспортное и нефтегазовое машиностроение	Сдача в эксплуатацию	МИНТ	февраль 2011-2014 годы	-	-	-	-	-	-	Н Т
4. Создание привлекательных условий для прямых инвестиций											
8	Проработка вопроса по приоритетному закупу автомобильной техники для центральных и местных исполнительных органов, областей и городов республиканского значения	Информация в МЭБП	МИНТ	февраль, июль ежегодно	-	-	-	-	-	-	Н Т
9	Проработка вопроса по приоритетному закупу товаров, работ и услуг предприятий отрасли недропользователями, национальными компаниями и	Предложение в МЭБП	МИНТ, АО "ФНБ "Самрук-Казына" (по согласованию)	февраль, июль ежегодно	-	-	-	-	-	-	Н Т

	государственными органами												
10	Проработка вопроса по внедрению субсидирования части вознаграждения по кредитам на приобретение новых легковых автомобилей отечественного производства	Предложение в Правительство РК	МИНТ МЭБП МФ	III квартал 2014 года	-	-	-	-	-				Н Т
11	Проработка вопроса по внедрению субсидирования лизинговых сделок на приобретение новой отечественной автомобильной техники	Предложение в Правительство РК	МИНТ МЭБП МФ	III квартал 2014 года	-	-	-	-	-				Н Т
5. Торговая политика													
12	Продвижение экспорта машиностроительной продукции	Отчет в МИНТ	АО "KAZ NEX INVEST" (по согласованию)	февраль, июль ежегодно	-	-	-	-	-				Н Т
13	Проработать вопрос по ограничению недобросовестной ценовой конкуренции со стороны иностранных производителей	Информация в Правительство РК	МЭБП МИНТ	II квартал 2014 года	-	-	-	-	-				Н Т
14	Проработать вопрос по исключению двойного налогообложению по НДС при осуществлении операции обмена	Информация в Правительство РК	МЭБП	IV квартал 2014 года	-	-	-	-	-				Н

в период эксплуатации: 8328

Из них потребность: 6299 в период строительства: 229

в период эксплуатации: 6070

В том числе в профессионально-квалификационном разрезе:

№	Наименование проекта, региона	Наименование профессии (специальности)	Уровень квалификации (разряд), специализация	В период эксплуатации				
				2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Костанайская область								
1	Акционерное общество "Агромашхолдинг", расширение и модернизация торгово-сервисных центров по реализации и обслуживанию сельскохозяйственной техники	с высшим образованием	высшее					
		с техническим профессиональным образованием	начальное	4	6	4		
		не требует квалификации		4	4	4		
Итого по проекту				8	10	8		
2	Акционерное общество "Агромашхолдинг", производство сельскохозяйственной дорожно-строительной техники и автобусов	с высшим образованием	высшее		7	7	7	7
		с техническим профессиональным образованием	1р		3	3	3	3
		слесарь	4р		37	39	42	42
		слесарь	5р		18	20	18	18
		слесарь	6р		6	6	9	9
		не требует квалификации			1	1	3	3
Итого по проекту					72	76	82	82
Мангистауская область								
		с высшим образованием	Механик судоремонтных машинных работ	4	4	2	2	2
			Механик по судовому дизельному оборудованию	4	4	2	2	2

3	Завод по ремонту малых судов, поселок Баутино	с техническим профессиональным образованием	Электрогазосварщик (по судовым работам с алюминием)	7	7	4	4	4
			маляр	2	2	1	1	1
			Пескоструйщик	2	2	1	1	1
			Электромонтер	2	2	1	1	1
			Судокорпусник-ремонтник	2	2	1	1	1
			Изготовитель изделий из алюминия и стали (опыт не менее 5 лет)	3	2	2	2	2
Итого				26	25	14	14	14
город Атырау								
4	Строительство завода по ремонту и сервисному обслуживанию газотурбинного оборудования (товарищество с ограниченной ответственностью "КазТурбоРемонт")	с высшим образованием		29				
		с техническим профессиональным образованием		45				
		не требует квалификации		3				
Итого				77				
Павлодарская область								
5	Товарищество с ограниченной ответственностью "Камкор Менеджмент", организация производства грузовых вагонов	с высшим образованием		32	23			
		со средне-специальным образованием		20	18			
		начальное профобразование		80	47			
Итого				132	88			
	Товарищество с ограниченной ответственностью	с высшим образованием		28	113	24		
		со средне-специальным		60	78	107		

6	"Проммашкомплект"	образованием						
	Итого		88	191	131			
Западно-Казахстанская область								
7	Разработка и изготовление газоперекачивающих агрегатов и газотурбинных электростанций	с высшим образованием						
		с техническим профессиональным образованием	30	30	30	30	30	
	Итого		30	30	30	30	30	
Восточно-Казахстанская область								
8	Акционерное общество "Усть-Каменогорский арматурный завод", модернизация производственных мощностей, расширение номенклатуры производимой продукции	с высшим образованием	0	3	8	7	5	
		с техническим профессиональным образованием	40					
	Итого		40	3	8	7	5	
9	Товарищество с ограниченной ответственностью "EAST INDUSTRI COMPANY", развитие цеха по производству силовых контрольных кабелей	с высшим образованием						
		с техническим профессиональным образованием	15					
	Итого		15					
10	Акционерное общество "Востокмашзавод", реконструкция чугунолитейного цеха № 10 под производство стального литья	с высшим образованием	36	2	0	4	2	
		с техническим профессиональным образованием	262	31	36	37	29	
		не требует квалификации	18	3	2	3	1	
	Итого		316	36	38	44	32	
11	Акционерное общество "АЗИЯ АВТО", строительство автозавода полного цикла	с высшим образованием	115	120	195	275	400	
		с техническим профессиональным образованием	120	250	395	835	1235	
		не требует квалификации	10	10	10	10	20	
	Итого		245	380	600	1120	1655	

Итого по области			602	397	600	1120	1655
Карагандинская область							
12	Товарищество с ограниченной ответственностью "Совместное предприятие "КазБелАз"	с высшим образованием	9	3			
		с техническим профессиональным образованием	16	12	2		33
		не требует квалификации	2	8	3		12
Итого			27	23	5		45
13	Товарищество с ограниченной ответственностью "Карагандинский машиностроительный завод им. Пархоменко"	с высшим образованием	8	27	30		
		с техническим профессиональным образованием	4	14	18		
		не требует квалификации	46	80	140		
Итого			58	121	188		
ИТОГО по отрасли			1047	994	1098	1297	1863

Приложение 2
к Программе по развитию
машиностроения
в Республике Казахстан на 2010-2014 годы

ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В ОТРАСЛИ

№	Наименование проекта	Мероприятия по проекту	Цель проекта	Наличие ФЭО и/или ТЭО проекта, Рекомендуемое региональное размещение (разработка, доработка, утверждено)	Начало реализации проекта	Окончание реализации проекта	Ответственный исполнитель	Объем инвестиций, млн. тенге	Источники финансирования	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Проработанные проекты										
	Завод по ремонту и сервисному	мониторинг	Развитие нефте-		Атырауская			акимат		Собственные -

1	обслуживанию газотурбинных установок и оборудовании	результатов проекта	газового машиностроения	Имеется	область, г. Атырау	2007	2010	Атырауской области	5 250	160, заемные - 5090
2	Разработка перспективной специализированной платформы (контейнеровоз) и внедрение ее в производство	мониторинг результатов проекта	Развитие отечественного вагоностроения	Имеется	Северо-Казахстанская область, г. Петропавловск	2009	2010	акимат Северо-Казахстанской области	108,4	Собственные - 8,4, бюджетные - 100,0
3	Разработка перспективной тележки (трехэлементная, штампосварная) грузовых вагонов колеи 1520 и внедрение ее в производство	мониторинг результатов проекта	Развитие отечественного вагоностроения	Имеется	Северо-Казахстанская область, г. Петропавловск	2011	2015	акимат Северо-Казахстанской области	597,75	Собственные - 75, заемные - 522,75
4	Разработка перспективной модели крытого вагона-хоппера для перевозки зерна (зерновоз) и внедрение ее в производство	мониторинг результатов проекта	Развитие отечественного вагоностроения	Имеется	Северо-Казахстанская область, г. Петропавловск	2010	2012	акимат Северо-Казахстанской области	127,0	Собственные - 30, заемные - 97,0
5	Производство грузовых вагонов	мониторинг результатов проекта	Развитие транспортного машиностроения, диверсификация производства	Имеется	Павлодарская область, г. Экибастуз	2009	2011	АО "ФНБ "Самрук Казына" (по согласованию)	7 650	Собственные - 1260, заемные - 6390
6	Модернизация производственных мощностей, расширение номенклатуры производимой	мониторинг результатов проекта	Развитие машиностроительной	Имеется	Восточно-Казахстанская область, г. Усть-Каменно-	2010	2012	акимат Восточно-Казахстанской области		

	продукции		отрасли		горск				2250		
Перспективные проекты											
7	Сборочное производство легковых автомобилей	предоставление земельного участка и проведение необходимой инфраструктуры	Развитие транспортного машиностроения и создание собственного производства	Имеется	Восточно-Казахстанская область, г. Усть-Каменогорск	2010	2010	2011	акимат Восточно-Казахстанской области	74 500	Собственные - 14500, заемные - 60000 (ЕБР и ЕБРР)
		строительство автозавода	автомобильных компонентов			2011	2015				
8	Производство сельскохозяйственной, дорожно-строительной техники и автобусов	мониторинг результатов	Развитие отечественного машиностроения	Имеется	г. Костанай	2003	2012		акимат Костанайской области	13 798	Собственные и заемные
9	Сборочное производство электровозов	мониторинг результатов	Развитие транспортного машиностроения	Имеется	Акмолинская область, г. Атбасар	2008	2011		АО "ФНБ "Самрук-Казына" (по согласованию)	234 920	Собственные и заемные
10	Производство стального вагонного литья	мониторинг за результатами	Увеличение уровня локализации в производстве	Имеется	Восточно-Казахстанская область, г. Усть-	2006	2010		акимат Восточно-Казахстанской	7 129	Собственные - 743,750,

		проекта	подвижного состава		Каменогорск			области		заемные - 6385,102
11	Расширение и модернизация торгово-сервисных центров	мониторинг результатов	Улучшение качества обслуживания и освоение новых рынков	Имеется	Функционирует сеть из 9 филиалов по регионам Казахстана	2008	2010	акимат Костанайской области	2 136	Заемные - 2136
12	Производство промышленных аккумуляторов (стационарные, тяговые) для резервного, аварийного питания для нужд А О "Казахтелеком", АО "НК "КТЖ", АО "KEGOC" и др.	мониторинг результатами проекта	Развитие электротехнического машиностроения	Имеется	Алматинская область г. Талдыкорган	2009	2011	акимат Алматинской области	570	Собственные - 170, заемные - 400
13	Производство газоперекачивающих агрегатов и газотурбинных электростанций	мониторинг результатами проекта	Развитие нефтегазового машиностроения	Имеется	АО "Западно-Казахстанская машиностроительная компания", г. Уральск	2007	2010	акимат Западно-Казахстанской области	3 000	Заемные - 3000
14	Завод по ремонту малых судов в пос. Баутино	мониторинг результатами проекта	Осуществление текущего и межрейсового ремонта всех видов судов, оперирующих на северном	Имеется	ТОО "Судоремонтный завод Мангистауской области"	2007	2010	акимат Мангистауской области	2250	

			Каспии и доко- вого ремонта						Заемные, собственные	
15	Производство стрелочных переводов	монито- ринг за результатами проекта	Разви- тие транс- портно- го ма- шиност- роения	Имеется	Павло- дарская область, г. Эки- бастуз	2011	2013	АО "НК "КТЖ" (по согласо- ванию), акимат Павло- дарской области	9261	Собственные - 926, заемные - 8335
16	Производство крупного вагонного литья	монито- ринг за результатами проекта	Увели- чение уровня локали- зации в произ- водстве подвиж- ного состава	Имеется	г. Кара- ганда	2010	2011	АО "НК "КТЖ" (по согласо- ванию), акимат Караган- динской области	1470	
Нишевые проекты										
17	Производство навесного оборудования	Органи- зация произ- водств навес- ного обору- дования на мощ- ностях сущест- вующих маши- ност- роительных пред- приятий	Разви- тие сельс- ко- хозяй- ственного маши- ност- роения		Северо- Казах- станс- кая, Восточ- но-Ка- захстан- ская, Караган- динская области.					
18	Производство тракторов и комбайнов	Заклю- чение долгос- рочного конт- ракта с АО	Разви- тие сельс- кохо- зяйст- венного		г. Кокшетау	2010	2013	МИНТ		

		"Каз-Агро-Финанс "	машиностроения						Бизнес-план отсутствует	
19	Расширение торгового-сервисного центра по сборке и реализации сельскохозяйственной техники	мониторинг за результатами проекта	Улучшение качества обслуживания и освоение новых рынков	Имеется	Актюбинская область	2010		акимат Актюбинской области	200	Заемные средства
20	Создание сборочного производства многофункциональных почвообрабатывающих моделей	мониторинг за результатами проекта	Организация импортозамещающего производства сельхоз-техники	Имеется	Актюбинская область	2010	2011	акимат Актюбинской области	110	46,5 - собственные, 63,5 - заемные
21	Строительство судостроительного завода в г. Актау	мониторинг за результатами проекта	Создание отечественного судостроения	Имеется	Мангистауская область, г. Актау	2010		акимат Мангистауской области	2700	1890 - собственные, 810 - заемные
22	Производство пассажирских вагонов	мониторинг за результатами проекта	Обновление вагонного парка	Имеется	г. Астана	2010	2011	АО "НК "КТЖ" (по согласованию)	14 700	
23	Производство вагонов дизельных рельсовых составов	мониторинг за результатами проекта	Обновление вагонного парка	Имеется	г. Алматы	2010	2011	АО "НК "КТЖ" (по согласованию)	4410	
24	Производство цельнокатаных колес	мониторинг за результатами проекта	Увеличение уровня локализации в производстве подвиж-	Имеется	г. Экибастуз	2010	2012	АО "НК "КТЖ" (по согласованию), акимат Павлодарской		

			ного состава					области	2205	
25	Производство рельс Р-65	монито- ринг за результатами проекта	Улучше- ние верхне- го строе- ния пути	Имеется	г. Павлодар	2010	2012	АО "НК "КТЖ" (по согласо- ванию), акимат Павло- дарской области	36000	7200 - соб- ственные, 28800 - заемные
26	Производство легковых и коммерческих автомобилей совместно с ведущими автоконцернами	ОАО "Со- лерс"	Разви- тие отече- ствен- ного автомо- билест- роения	В раз- работке	г. Кара- ганда	2010	2014	акимат Караган- динской области		

Примечание: расшифровка аббревиатур:

АО "ФНБ "Самрук-Казына" - акционерное общество "Фонд национального благосостояния "Самрук-Казына"

АО "НК "КТЖ" - акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"

АО "КазАгроФинанс" - акционерное общество "КазАгроФинанс"

АО "Казахтелеком" - акционерное общество "Казахтелеком"

АО "KEGOC" - акционерное общество "KEGOC"

АО "Западно-Казахстанская машиностроительная компания" - акционерное общество "Западно-Казахстанская машиностроительная компания"

ТОО "Судоремонтный завод Мангистауской области" - товарищество с ограниченной ответственностью "Судоремонтный завод Мангистауской области"

ОАО "Солерс" - открытое акционерное общество "Солерс"