

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УЗБЕКИСТАНА

Назарова Рано Рустамовна, д.э.н., проф.

С.Р. Турахонов магистр, ТГЭУ

E-mail: r.nazarova@mail.ru

Аннотация. В данной статье уделяется особое внимание особенностям и направлениям инвестиционной политики, осуществляемой в Республике Узбекистан, а также рекомендациям по ее совершенствованию. В статье приведен анализ основных показателей развития машиностроительной промышленности республики, в частности, дано прогноза развития автомобилестроения.

Annotation: In this article, special attention is paid to the specifics and directions of the investment policy implemented in the Republic of Uzbekistan, as well as recommendations for its improvement. The article gives an analysis of the main indicators of the development of the machine-building industry of the Republic, in particular, a forecast is given for the development of the automotive industry.

Ключевые слова: инвестиция, инвестиционная деятельность, особенности инвестиционной политики, машиностроительная промышленность, инвестиционный проект.

Введение

Сегодня в Узбекистане открываются новые горизонты для вложения инвестиций – созданы самые благоприятные условия для бизнеса, включая политическую и макроэкономическую стабильность, установлены сильные гарантии защиты прав иностранных инвесторов и для них предусмотрена обширная система льгот. Кроме того, иностранных инвесторов привлекают низкие по сравнению с соседними странами цены на жизненно важные для производства сырье, материалы, энергоресурсы, высококвалифицированная рабочая сила.

Правительством республики проводится активная политика в целях создания наиболее благоприятных условий для иностранных инвесторов. Введение конвертируемости национальной валюты по текущим международным операциям и стратегия проводимых реформ в Узбекистане создают прочную основу для дальнейшей либерализации экономики и реализации проектов с привлечением иностранного капитала.

В республике создана широкая система правовых гарантий и льгот для иностранных инвесторов, которая основана на Законах «Об иностранных инвестициях», «Об инвестиционной деятельности», «О гарантиях и мерах защиты прав иностранных инвесторов», «О защите прав иностранных инвесторов на рынке ценных бумаг». Данные правовые акты обеспечивают иностранным инвесторам справедливый и равноправный режим, защиту и безопасность. Кроме того, разработана целостная система дополнительных мер

по стимулированию деятельности предприятий с иностранными инвестициями, включающая в себя налоговые льготы и преференции.

Разработанная в республике программа реализации приоритетных инвестиционных проектов охватывает такие отрасли экономики, как топливно-энергетическая, машиностроительная, горнодобывающая, химическая и легкая промышленность, переработка сельскохозяйственной продукции и др.

Сегодня, благодаря инвестициям, направляемым на развитие промышленности, решаются следующие стратегические задачи:

1. Повышение технического и технологического уровня промышленного производства.

2. Выравнивание развития промышленного потенциала регионов — областей, городов и районов, то есть улучшения размещения производительных сил.

3. Создание качественно новой структуры общественного производства — экономики инновационного типа.

4. Формирование конкурентоспособных отраслей и производств, обеспечивающих эффективные внешнеэкономические связи.

5. Интенсификация, диверсификация и локализация промышленного производства, увеличение доли промышленности в ВВП.

6. Создание новых (дополнительных) рабочих мест и повышение уровня занятости трудоспособной части населения [2].

Социально-экономическое развитие каждого государства неразрывно связано с развитием машиностроительного производства. Машиностроение отражает сложившийся научно-технический потенциал и вместе с тем активно способствует его дальнейшему развитию как необходимая основа устойчивого и динамичного функционирования экономики страны. Кроме того, оно является фондообразующей отраслью, т.к. машиностроительная продукция формирует материально-техническую базу, технический уровень производства предприятий других отраслей народного хозяйства, а, в конечном счете, и их конкурентоспособность.

Не только практическое, но и научное значение вопросов оценки инвестиционной деятельности предприятий машиностроительной промышленности посвятили работы многие зарубежные и отечественные экономисты.

Анализ литературы по теме

В экономической литературе методические и методологические вопросы региональных проблем развития машиностроительного комплекса отражены в трудах А.Г. Омаровского, Ю.К.Козлова, А.П.Яевина, В.П.Евстигнеева, А.П.Гер-ко, Б.И.Ефимова, Н.З.Атарова, А.А. Воронова, В.К.Фальцмана и др.[4]

В Узбекистане вопросам перспективного развития и функционирования машиностроения, посвятили свои труды такие ученые, как С.К.Зиядуллаев, К.Н.Бедринцев, Р.Я.Досумов, А.А.Артыков, Х.Д.Джураев, П.В.Калякш, Г.М.Данилов, Д.Р.Саид-Джалалов, Т.Н.Бещринцева В.А.Непошящий, Ш.Х.Насыров и др.

Вопросы усиления производственной и межрайонной кооперации в МК республики и всей Средней Азии о другими регионами, в частности, восточной зоны (Средняя Азия, Казахстан и Сибирь) впервые были рассмотрены в докторской диссертации М.А.Абдусалымова [5].

Методология исследования

Глубокие исследования данной проблемы проводятся в СОПСе АН РУз, НИИЭиС Госкомпрогнозстата республики, ИЗ АН РУз, Узгипротяжпроме. Вместе с тем, развитие машиностроения на основе прежних форм, методов и теоретических представлений, в основе которых лежали преимущественно отраслевые интересы, практически исчерпало свои возможности. Накопленный, опыт развития машиностроения и нынешняя экономическая ситуация в республике свидетельствуют о том, что означенный подход стал сдерживающим фактором развития экономики, эффективной территориальной организации производства и рационального использования ее природных, материальных и трудовых ресурсов.

Для устойчивого конкурентоспособного развития машиностроительным предприятиям необходима соответствующая материально-техническая база, создание которой возможно при высокой инновационной и инвестиционной активности как первоочередного условия нормального воспроизводства. Ресурсной базой осуществления машиностроительного производства являются инвестиции, без которых, невозможны ни модернизация, ни обновление, а, следовательно, обеспечение роста промышленного потенциала и всей экономики.

Как отмечалось в докладе Первого Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на расширенном заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2015 году и важнейшим приоритетным направлениям экономической программы на 2016 год, «Исключительно важная роль в реализации этих задач принадлежит выполнению Инвестиционной программы на 2016 год как важнейшего инструмента структурных преобразований промышленности и экономики в целом»¹.

Анализ и результаты.

За прошедшие годы в отрасль вложены серьезные финансовые ресурсы. С участием зарубежных инвестиций за годы независимости осуществлено строительство крупных объектов как: Асакинский и Самаркандский автомобильные заводы. Машиностроительными предприятиями Узбекистана в 2015 году произведено продукции на 15,065,7 трлн. сум (5,4 млрд. долл. США), что составило 97% к показателям 2014 года.

Удельный вес отрасли машиностроения в общем объеме промышленности республики, по данным Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан, снизился с 19,3% до 16,74 %.

¹ Каримов И.А. Наша главная цель – несмотря на трудности, решительно идти вперед, последовательно продолжая осуществляемые реформы, структурные преобразования в экономике, создавая еще более широкие возможности для развития частной собственности, предпринимательства и малого бизнеса

За прошедшие 24 лет с момента своего основания, автомобилестроительная индустрия Узбекистана превратилась в одну из надежнейших опор независимого развития и экономического процветания Республики Узбекистан. В отрасли создано три головных завода по производству легковых автомобилей под брендом «Шевроле», автобусов и грузовых автомобилей средней грузоподъемности под брендом «Исудзу», а также сборочное производство большегрузных автомобилей «МАН».

Все предприятия представляют из себя машиностроительные заводы высокого технического уровня, продукция которых отвечает по уровню качества требованиям компании «Дженерал Моторс», а ряд из них экспортируют свою продукцию, что свидетельствует о том, что качество их продукции соответствует требованиям сети глобальных поставок.

Сегмент производителей автомобильных компонентов представлен предприятиями, располагающими достаточно современной технологической базой, имеющими достаточно профессионального менеджмента и инжиниринговых навыков, позволяющих осваивать новые виды продукции.

Относительная гибкость производства, использование современных методов и систем управления, а также значительные масштабы производства позволяют активно осуществлять работу по увеличению локализации.

В автомобильной отрасли Узбекистана работает свыше 200 предприятий и организаций, входящих в структуру АО «Узавтосаноат».

В составе компании также 25 крупных поставщиков комплектующих и 160 мелких автосборочных производств. В отрасли трудятся свыше 26 тыс. человек, по итогам 2015 года создано более 1200 новых рабочих мест.

Однако, в настоящее время конкурентоспособность отрасли поддерживается искусственным путем, и у производителей нет действенных стимулов и возможностей для ее кардинального повышения. В частности, спрос на отечественные автомобили на внешнем рынке поддерживается за счет регулируемой компанией ценовой конкурентоспособности, а на внутреннем рынке – за счет протекционистских мер, реализуемых на государственном уровне.

Как следствие, с одной стороны, существует угроза снижения объемов экспорта автомобилей по мере усиления конкуренции на рынке традиционных стран-импортеров из-за отсутствия легко реализуемых резервов для снижения их себестоимости и повышения качества. С другой стороны, высокий и продолжающий расти уровень внутреннего спроса, превышающий фактически поставки на внутренний рынок более, чем на 40%, в будущем, по мере либерализации импортного режима, может привести к росту импорта и потере потенциальных рабочих мест.

Это объясняется тем, что вступление Узбекистана в Зону свободной торговли СНГ неизбежно приведет к либерализации импортного и валютного режима. Создаваемые на территории СНГ, особенно России и Украины, совместно с зарубежными компаниями автомобильные заводы будут конкурировать с продукцией узбекского автопрома не только на внешнем, но и на внутреннем рынке Узбекистана. В долгосрочной перспективе вступление

страны в ВТО неизбежно приведет к еще большему усилению конкуренции на внутреннем автомобильном рынке страны.

Проблема усугубляется тем, что практически отсутствует собственный инжиниринг и НИОКР, соответственно и собственные разработки и технологии. Отрасль остается во многом зависимой от внешних партнеров, их технологий (включая проектирование, модернизацию продуктов) и маркетинговой стратегии. Другим узким местом является сотрудничество только с одним зарубежным партнером в каждом классе автомобилей (Дженерал Моторс – легковые автомобили, Исудзу – автобусы и трэки средней вместимости, МАН – большегрузные автомобили). При любом конфликте с партнерами, либо просто принятии ими решения о закрытии своего бизнеса в Узбекистане по каким либо иным причинам, автомобильная промышленность Узбекистана окажется в зоне высокого риска закрытия производства со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Определенные вызовы и риски для сохранения завоеванных позиций и дальнейшего развития отрасли несут также возможные изменения во внешнеполитической и внешнеэкономической среде.

Эти серьезные риски ограничения внутреннего и внешнего спроса в перспективе должны быть учтены при определении направлений дальнейшего развития отрасли. При этом в центре внимания должны находиться вопросы повышения конкурентоспособности отрасли.

Это требует создания условий, стимулирующих повышение качества и снижение себестоимости производимой продукции через наращивание объемов производства в целях достижения эффекта масштаба и широкого использования достижений науки и техники для того, чтобы соответствовать тенденциям развития мирового автомобильного рынка.

Однако оценки перспектив развития рынка легковых автомобилей в Узбекистане с учетом анализа имеющегося автомобильного парка и уровня обеспеченности населения свидетельствуют о его тенденциях к росту в долгосрочной перспективе.

В 2015 году Узбекистан сократил производство легковых автомобилей. Так, если в 2014 г. было произведено 245,7 тыс. автомобилей, то в 2015 - 219 тыс. легковых автомобилей. В 2016 году планировалось постепенный рост производства до 228,6 тыс. автомобилей, а в 2017 году – 247,5 тыс. То есть, согласно прогнозам экономистов, узбекский автопром намерен выйти на показатели 2014 года.

При этом в 2018 и 2019 годах ожидается дальнейший рост производства. В 2018 году планируется произвести 268 тыс., а в 2019 году – 280,6 тыс. автомобилей.

На сегодняшний день по данным уровень обеспеченности населения республики автомобилями составляет гораздо выше соответствующих показателей 1990-х годов: уровень обеспеченности населения легковыми автомобилями за годы независимости вырос в 2,4 раза.

На основе регрессионного анализа была выведена функция обеспеченности автомобилями в зависимости от дохода. На основе этой

функции можно рассчитать значения обеспеченности автомобилями на период до 2025 года. В частности, согласно полученным результатам, к 2025 году обеспеченность населения легковыми автомобилями должна составить 132 автомобиля на 1000 жителей.

Исходя из расчетных прогнозов обеспеченности населения автомобилями, с учетом темпов роста населения (принимая во внимание необходимость утилизации автомобилей), можно рассчитать объем спроса на автомобили за каждый год в течение периода с 2013 по 2025 год.[3]

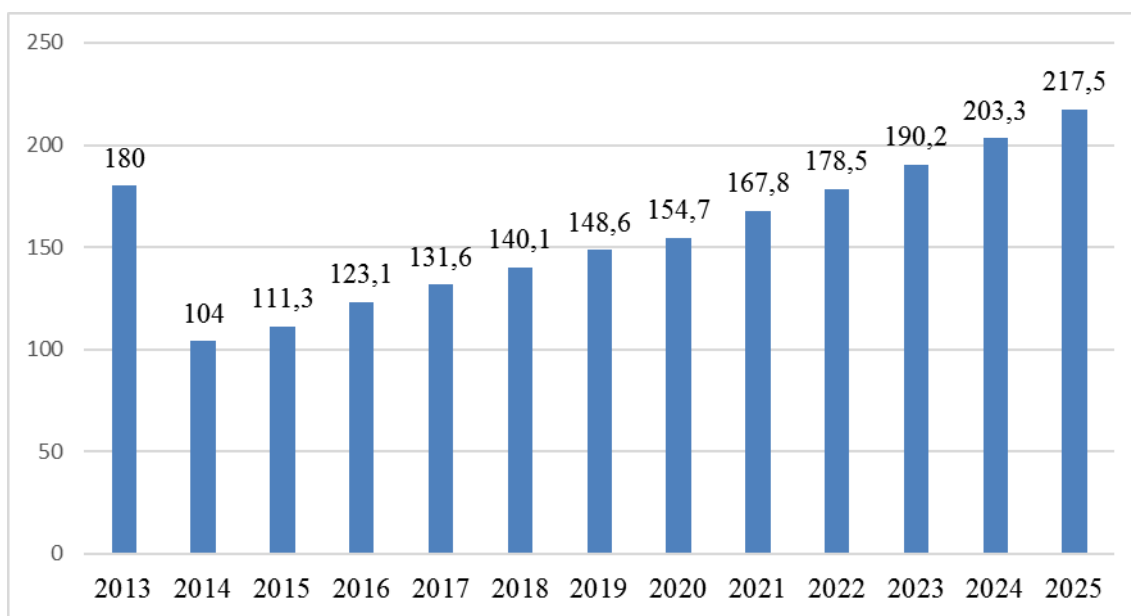


Диаграмма 1. Ежегодный спрос на автомобили (тыс. шт.)

Источник: Аналитический доклад. Состояние и перспективы развития автомобильной промышленности Республики Узбекистан. Ташкент 2013 год. -22 стр.

Согласно полученным данным, при условии упразднения ограничений предложения, спрос на внутреннем рынке в 2013 году резко возрастет за счет наличия накопленного неудовлетворенного спроса и составит 180 тыс. автомобилей. После удовлетворения накопленного спроса, в 2014 году спрос на автомобили составит 104 тыс. автомобилей, а к 2025 году этот показатель возрастет до 217,5 тыс. (Диаграмма 1).

Выводы и предложения

Проведенное исследование показало, что автомобильная промышленность является одним из важнейших локомотивов развития и структурных преобразований промышленности и в целом экономики Узбекистана. Основная цель политики в сфере автомобилестроения – задействовать этот потенциал и превратить автопром в драйвер роста приоритетных отраслей экономики Узбекистана.

Исходя из этого, всестороннее привлечение и направление инвестиций в машиностроительное производство приобретает актуальный характер. Сегодня, благодаря инвестициям, направляемым на развитие машиностроительной промышленности, решаются следующие стратегические задачи:

- ❖ повышение технического и технологического уровня машиностроительного производства;
- ❖ выравнивание развития промышленного потенциала регионов — областей, городов и районов, то есть улучшения размещения производительных сил;
- ❖ создание качественно новой структуры машиностроительного производства — экономики инновационного типа;
- ❖ формирование конкурентоспособных машиностроительных производств, обеспечивающих эффективные внешнеэкономические связи
- ❖ интенсификация, диверсификация и локализация машиностроительного производства, увеличение доли машиностроительной промышленности в ВВП;
- ❖ создание новых (дополнительных) рабочих мест и повышение уровня занятости трудоспособной части населения.

Список использованной литературы

1. Каримов И.А. Наша главная цель – несмотря на трудности, решительно идти вперед, последовательно продолжая осуществляемые реформы, структурные преобразования в экономике, создавая еще более широкие возможности для развития частной собственности, предпринимательства и малого бизнеса. -Т.: Узбекистан, 2016 г.
2. Шоев А.Х. и др. Инвестиционная политика и инвестиционные проекты в промышленности — залог индустриального развития национальной экономики «Молодой учёный». № 8 (88) Экономика и управление. Апрель, 2015 г/ .701 стр.
3. Состояние и перспективы развития автомобильной промышленности Республики Узбекистан. 2013 год.
4. Воронов, А.А. Машиностроение основа российской промышленности XXI века / А.А. Воронов, Е.В. Козловский // Машиностроитель. -2003. - №12. - С. 2-7.
5. Бещринцева Т.Н. Автореферат диссертации по теме "Развитие машиностроительного комплекса Узбекистана в условиях перехода к рыночным отношениям"5 июль 1993.