

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
КАЗАХСТАНСКИЙ ИННОВАЦИОННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

УДК 621.01  
К 58

На правах рукописи

**Кожухметова Бакытгуль Серикказыевна**

**Диверсификация производства транспортных средств  
и ее экономическая эффективность  
(на материалах ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan»)**

**Пояснительная записка**  
магистерского проекта на присуждение степени  
магистра экономики и бизнеса  
по специальности 6М050600 – Экономика

Семей, 2018

Научный руководитель:

Научный руководитель:  
к.э.н., Ахметов Б.А.

Рецензент:

доктор PhD  
Молдажанов М. Б.

Защита магистерского проекта состоится «\_\_\_» июня 2018 года в \_\_\_ ч. на заседании государственной аттестационной комиссии Казахстанского инновационного университета на присуждение степени магистра экономики и бизнеса по специальности 6M050600 – Экономика по адресу: г. Семей, ул. Байсеитова 5, ауд.  
\_\_\_\_\_

С пояснительной запиской можно ознакомиться в читальном зале библиотеки Казахстанского инновационного университета

Пояснительная записка размещена на сайте  
[www.kiu.kz](http://www.kiu.kz)

«\_\_\_»\_\_\_\_\_ 2018 г.

**Актуальность темы обусловлена необходимостью** стимулирования диверсификации и повышения конкурентоспособности обрабатывающей промышленности в рамках Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы. Целью государственной политики в области обрабатывающего сектора экономики является прирост объемов произведенной продукции обрабатывающей промышленности, рост валовой добавленной стоимости в обрабатывающей промышленности, рост производительности труда в обрабатывающей промышленности, рост стоимостного объема несырьевого (обработанного) экспорта, снижение энергоемкости обрабатывающей промышленности, рост занятости в обрабатывающей промышленности.

В условиях рыночной экономики происходит резкое изменение конъюнктуры рынка и неустойчивость спроса. Низкие продажи машиностроительной продукции побуждают предприятие к поиску новых направлений деятельности, к организационным преобразованиям и диверсификации производства. Освоение альтернативных видов деятельности направлено на экономическое выживание, получение дополнительных доходов предприятием, загрузку простаивающих производственных мощностей, привлечение временно незанятых работников основного производства и др.

Факторами хозяйствования являются предпринимательский риск и неопределенность экономической конъюнктуры, с которыми предприятия нашей страны не сталкивались и не имели опыта работы в таких условиях. В связи с этим возникает необходимость исследования этих явлений и определение направлений, позволяющих предприятиям смягчить влияние данных факторов. Необходимо выявить основные курсы по улучшению устойчивости работы предприятий в рыночных условиях, осмыслить и доказать эффективность при отказе или сохранении ранее выбранных и потенциально возможных альтернативных типов деятельности.

Различные аспекты использования диверсификации производства Казахстана, а также общие теоретические и методологические положения реформирования социально-экономических систем отражены в научных трудах А. А. Алимбаева, Е.Б. Аймагамбетова, У.С. Алимбетова, Е. М. Арына, Ж. Х. Байкеновой, З.С. Гельмановой, Р. К. Жуламанова, Л. В. Иванова, К. К. Кажмурата, М.Б.Кенжегузина, А. Г. Кравцова, К.О. Окаева, Т.П. Притворовой, С.С. Сатыбалдина, М. Сарсекеева и др.

На сегодняшний день в казахстанском машиностроении существуют системные проблемы, связанные с недостаточным уровнем инвестиционной привлекательности отрасли, низким уровнем конкурентоспособности продукции на внутреннем и внешнем рынках, дефицитом квалифицированных кадров.

В этой связи решение проблем, связанных с диверсификацией промышленности, являются актуальными и сложными на этапе становления и развития машиностроительной отрасли.

**Целью магистерского проекта является** – выявить сущность, диверсификации производства и её специфические проявления на машиностроительных предприятиях.

**Теоретическая основа.** Методология исследования основывается на использовании диалектической логики и системно-структурного подхода. В работе применялись общенаучные методы.

**Задачи, исходящие из цели являются.** Выявление сущности диверсификации производства и систематизация информации, имеющейся по этой проблеме, исследование конкретных форм и тенденций, характеризующих процесс диверсификации на машиностроительных предприятиях, определение направлений и параметров, характеризующих диверсификацию производства, исследование условий, влияющих на экономическую эффективность процесса диверсификации, разработка метода диверсификации с целью повышения рентабельности исследуемого предприятия.

**Ключевые понятие магистерского проекта:** диверсификация производства, рентабельность предприятия, родственная диверсификация, пассажиропоток, пассажирский автобус, индустриально-инновационное развитие, стратегия развития.

– **Ожидаемым результатом является разработка мероприятий** по определению сущности диверсификации применительно к деятельности предприятия с уточнением определения вида продукции (услуг), систематизация многообразных проявлений направлений диверсификации производства в специфических условиях и выявление их особенностей, разработка рекомендаций по диверсификации производства ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan», анализ экономических результатов ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan»;

**Объем и структура магистерского проекта** Магистерский проект выполнен в объеме 32 страниц машинописного текста, содержит введение, три главы, заключение, 3 рисунка, 5 таблиц, 1 приложение.

**Публикации,** По теме магистерского исследования автором опубликовано 2 работы общим объемом 0,3 п.л.

## Основная часть

На сегодняшний день проблема стимулирования диверсификации и повышения конкурентоспособности обрабатывающей промышленности Республики Казахстан является одной из приоритетных задач в рамках повышения конкурентоспособности экономики страны в целом, а также экономики ее регионов. Основной целью является устойчивое социально-экономическое развитие региона с обеспечением высокого качества жизни его населения. Конкурентоспособность реализуется через конкурентные преимущества, которые сгруппированы в базовые и обеспечивающие и поверхностные признаки конкурентоспособности региона: природно-сырьевые ресурсы, трудовые ресурсы и их квалификация, научный, управленческий потенциал, производственная база, предпринимательский климат, качество управленческого потенциала, стоимость рабочей силы, инфраструктура.

Целью государственной политики в области обрабатывающего сектора экономики является прирост объемов произведенной продукции обрабатывающей промышленности, рост валовой добавленной стоимости в обрабатывающей промышленности, рост производительности труда в обрабатывающей промышленности, рост стоимостного объема несырьевого (обработанного) экспорта, снижение энергоёмкости обрабатывающей промышленности, рост занятости в обрабатывающей промышленности.

В условиях рыночной экономики происходит резкое изменение конъюнктуры рынка и неустойчивость спроса. Низкие продажи машиностроительной продукции побуждают предприятие к поиску новых направлений деятельности, к организационным преобразованиям и диверсификации производства. Освоение альтернативных видов деятельности направлено на экономическое выживание, получение дополнительных доходов предприятием, загрузку простаивающих производственных мощностей, привлечение временно незанятых работников основного производства и др.

Приступая к решению диверсификации предприятий в казахстанских условиях, изучен опыт других стран, когда-либо проводивших политику в данной области.

В частности, известно, что в настоящее время мировой рынок автобусов представлен небольшим числом участников. Фактически, данная отрасль промышленности имеет сформированный вид, и характерной чертой рынка является высокоуровневая структурная конкуренция цен и качества выпускаемой продукции.

Успешные модели диверсификации производства автобусов можно найти в Японии, Германии, Франции и Венгрии. К примеру, в 90-е гг. двадцатого века автобусная промышленность Японии познала определенные трудности. После пика продаж, который пришелся на 1990 г., рынок стал претерпевать стагнацию и падение спроса на автобусы, что, в частности, объяснялось ростом налога на потребление. Эти обстоятельства обеспечили консолидацию внутри отрасли, что привело к использованию связанной горизонтальной диверсификации. Связанная горизонтальная диверсификация -- это объединение предприятий, работающих и конкурирующих в одной области деятельности. Цель: усиление конкурентного контроля, позиций, экономия на масштабе, географическое расширение рынков, синергетический эффект инфраструктуры.

Масштабные целенаправленные структурные реформы, проводимые в экономике Казахстана, обеспечили в последние годы высокие темпы экономического роста и опережающий рост промышленности, процент которой в валовом внутреннем продукте страны вырос с 13% в 1991 году до 28% в настоящее время. За годы независимости в нашей стране построены десятки новых крупных промышленных предприятий в нефтегазовой, машиностроительной, электротехнической, химической, металлургической промышленности, в которых занято более 40% основных производственных фондов народного хозяйства и свыше миллиона трудоспособного населения страны.

Для всех развивающихся стран основной целью является создание конкурентоспособной промышленности и обеспечение стабильного экономического роста, исходя из которой, была сформирована концепция догоняющей модернизации. Такая концепция подразумевает, что развивающиеся государства могут обеспечить высокие темпы роста, изучая и следуя опыту развитых стран.

Рассмотрев общественные пассажирские перевозки города Семей, численность населения которого составляет около 350 тыс. человек.

С августа 2017 года цена полного билета составляет 80 тенге, льготного билета - 40 тенге.

$OB = \text{ПП (пассажиропоток)} * \text{ЦП (цена за проезд)}$

$OB = (200\ 000 \text{ чел.} - 40\%) * 80\text{тг} + (200\ 000 \text{ чел.} - 60\%) * 40\text{тг} = 9600000\text{тг} + 3200000\text{тг} = 12800000\text{тг}$

Объем выручки (OB) в день составляет 12800000 тенге.

В городе Семей функционирует 4 автобусных парка, в общей сложности на маршруте задействовано 500 машин в день.

Рассчитаем объем выручки в день на одну машину.

$OB_{\text{маш.}} = OB / 500$

$OB_{\text{маш.}} = 12800000 / 500 = 25600 \text{ тг.}$

Объем выручки в день на одну машину составляет 25600 тг.

Таким образом, объем выручки в год на одну машину составляет  $25600 * 30 * 12 = 9216000\text{тг.}$

Рассчитаем рентабельность автопарка при покупке автобуса большого класса стоимостью 31 155 000 тг.

ЧОВ= ОВ-ЭР(Эксплуатационные расходы)

ЧОВ<sub>маш.</sub> = 9 216 000 – 9 817 580 = -601580тг

Итого убыток на один автобус большого класса составит **-601580 тг** в год.

Эксплуатационные расходы на один автобус большого класса в год приведены в таблице 2, а также на рисунке 3.

Таблица 1 - Эксплуатационные расходы на один автобус большого класса в год

№ п/п	Наименование показателя	Показатели за 2017 г.	
		Сумма, тг.	%
1	Общехозяйственные расходы	253 200	2,8
2	ФОТ водителей	1 440 000	15,6
3	ФОТ кондукторов	720 000	7,8
4	Горюче-смазочные материалы	3 000 000	32,5
5	Замена шин	300 000	3,2
6	Затраты на техобслуживание	500 000	5,4
7	Амортизация	3 115 500	33
8	Налоги и отчисления	488 880	5,3
	Общая сумма	9 817 580	105,6 %

Примечание: составлено на основе официальных данных исследования ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» по состоянию на 2017 год.

Из данных таблицы видно, что основной доход при эксплуатации автобусов большого класса уходит на горюче-смазочные материалы и амортизацию.

Мы предлагаем диверсифицировать производство рассматриваемого Товарищества введением новой модели среднего класса –«**DaewooBC095**»(9 метров в длину), стоимость которой будет составлять **24 000 000 тенге**. Рассчитаем прибыль автопарков при приобретении данной модели.

Таблица 2 - Эксплуатационные расходы на один автобус среднего класса в год

№ п/п	Наименование показателя	Показатели за 2017 г.	
		Сумма, тг.	%
1	Общехозяйственные расходы	253 200	2,75%
2	ФОТ водителей	1 440 000	15,63%
3	ФОТ кондукторов	720 000	7,81%
4	Горюче-смазочные материалы	2 376 000	23
5	Замена шин	300 000	3,26%
6	Затраты на техобслуживание	360 000	3,91%
7	Амортизация	2 400 000	26
8	Налоги и отчисления	488 880	5,30%
	Общая сумма	8 338 080	88%

Примечание: составлено автором в ходе исследования

Возьмем за основу годовой объем выручки на одну машину в размере 9216000 тг., рассчитанный на основе данных исследования, проведенного ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» по состоянию на 2017 год.

Таким образом,

ЧОВ= ОВ-ЭР (Эксплуатационные расходы)

ЧОВ<sub>маш.</sub> = 9 216 000 – 8 338 080 = 877920тг

КПН = 20% = 877920тг\*20% = 175584тг.

Итого чистая прибыль после налогообложения на один новый автобус среднего класса составит **702336тг** в год.

Составим сравнительную таблицу прибыли для автобусов большого и среднего класса.

Таблица 3 – Анализ рентабельности автобусов большого и среднего класса

№ п/п	Показатель	Автобус большого класса	Автобус среднего класса	Разница (+/-)
1	Объем чистого дохода в год	-601580 тг*	702336тг	1303916тг
Примечание: составлено автором в ходе исследования * Убыток				

Из таблицы видно, что для среднего города со средним пассажиропотоком и небольшим годовым объемом выручки, которых большинство в Казахстане, на городских маршрутах рентабельно эксплуатировать автобусы среднего класса.

В результате введения модели среднего класса автобусный завод сможет увеличить производство и реализацию готовой продукции на местном рынке в несколько раз.

Таблица 4--Данные о возможных затратах и прибыли завода после выбора направления диверсификации

Этапы работы завода	Общие затраты завода в год, в млн. тг.	Прибыль завода до налогообложения за год, в млн. тг.
До диверсификации производства	2665	95
После выбора в пользу родственной диверсификации	4512	288
Примечание: составлено автором в результате исследования		

Рассчитаем возможную экономическую эффективность деятельности до диверсификации производства по методу конечных результатов:

Экономическая эффективность:  $R = (P / E) * 100\%$ , где  
P – полезные конечные результаты в денежном выражении;  
E – затраты на достижение этого результата в денежном выражении.  
Экономическая эффективность =  $95/2665 * 100 = 3,6 \%$

Рассчитаем возможную экономическую эффективность родственной диверсификации по методу конечных результатов:

Экономическая эффективность:  $R = (P / E) * 100\%$ , где  
P – полезные конечные результаты в денежном выражении;  
E – затраты на достижение этого результата в денежном выражении.  
Экономическая эффективность =  $288/4512 * 100 = 6,4 \%$

Из расчётов можно заключить, что в результате осуществления плана родственной диверсификации рентабельность производства увеличится почти вдвое.

### Заключение

В данной магистерской работе, мы выполнили анализ диверсификации производства пассажирских автобусов и ее экономическую эффективность.

Цель магистерской работы заключалась в том, чтобы на основе документов отчетности ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan», разработать план диверсификации производства.

Опыт осуществления радикальных рыночных реформ в Казахстане свидетельствует, что отечественные предприятия нуждаются в совершенствовании своего механизма с целью повышения гибкости, адаптации к постоянно изменяющимся требованиям внешней среды.

В первой главе, на основе научных трудов отечественных и зарубежных авторов, изучен зарубежный опыт диверсификации и диверсификация производства как фактор экономической эффективности.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что на основе анализа зарубежного и отечественного опыта проведения диверсификации установлено, что зарубежные модели и методы выбора варианта диверсификации адаптированы в основном к эволюционному характеру развития внутренней среды и внешнего окружения организации, поэтому факторы выбора направления диверсификации в Казахстанских условиях существенно отличаются. Казахстанские промышленные предприятия проводят диверсификацию основной деятельности опытным путем, не опираясь на научную базу, что существенно снижает эффективность этих проектов. Вместе с тем установлено, что методологические основы по диверсификации основной деятельности организаций в Казахстане проработаны слабо.

Во второй главе, проанализировано экономическое состояние ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan», которое является лидером на рынке по производству пассажирских автобусов большого класса в Казахстане. Исходя из выше представленного анализа, можно сделать вывод, что предприятие является рентабельным, технико – экономические показатели положительные за последние три года. Однако, в связи с экономическим кризисом, обесцениванием национальной валюты и подорожанием доллара (что влияет на стоимость машинокомплектов, закупаемых в валюте из Южной Кореи), а также рядом других причин себестоимость продукции имеет тенденцию роста из года в год.

В третьей части работы, представлены предложения по диверсификации производства ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan» в условиях нестабильной экономики.

В ходе анализа производственной деятельности состояния ТОО «Daewoo Bus Kazakhstan» была выявлена основная проблема завода - это слабая капитальная база предприятия, для устранения которой была предложена разработка плана родственной диверсификации, заключающейся в выпуске нового вида продукции, которая направлена не только на повышение конкурентоспособности предприятия и ее прибыли, но также и социально-экономическому развитию региона в рамках программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан

**Kozhakhmetova Bakytgul**

**Diversification of the production of vehicles and its economic efficiency  
(as illustrated by Daewoo Bus Kazakhstan LLP)**

**6M050600 - Economics**

**The relevance of the topic is determined by the need** to stimulate diversification and increase the competitiveness of manufacturing industry in the framework of the State Program of Industrial and Innovative Development of the Republic of Kazakhstan for 2015-2019. The goal of the state policy in the manufacturing sector of the economy is to increase the output of manufacturing, the growth of gross value added in manufacturing, the growth of labor productivity in the manufacturing industry, the growth of the value of non-raw (processed) exports, the reduction of the energy intensity of the manufacturing industry.

**Кожакметова Бакытгуль Серикказыевна**

**Көлік өндірісін әртарапандыру және оның экономикалық тиімділігі  
(«Daewoo Bus Kazakhstan» ЖШС материалдарында)**

**6M050600 - Экономика**

Нарықтық экономика жағдайында нарықтағы жағдайдың күрт өзгеруі және сұраныстың құбылмалылығы байқалады. Инжинирингтік өнімдердің төмен сатылымы кәсіпорынның қызметінің жаңа бағыттарын іздеуге, ұйымдастырушылық өзгерістерге және өндірісті әртарапандыруға мүмкіндік береді. Баламалы қызметті дамыту экономикалық өмір сүруге, кәсіпорынның қосымша кірістерін алуға, жұмыс істемейтін өндірістік нысандарды жүктеуге, негізгі өндірістегі уақытша жұмыссыздарды тартуына арналған. 2015-2019 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының индустриалды-инновациялық даму мемлекеттік бағдарламасы аясында өңдеу өнеркәсібінің бәсекеге қабілеттілігіне ынталандыру қажеттілігі зерттеу болып табылады.