

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ХЛОПКОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЮКО

WAYS OF IMPROVING COTTON PROCESSING INDUSTRY DEVELOPMENT SKO

А.Б. АЙДАРОВА, М.У. БЕЙСЕНОВА, Г.Е. МАУЛЕНКУЛОВА, Э.Е. ДОСМУРАТОВА, Э.А. САПАРБАЕВА
A.B. AIDAROVA, M.U. BEISENOVA, G.E. MAULENKULOVA, E.E. DOSMURATOVA, E.A. SAPARBAEVA

(Южно-Казахстанский государственный университет им. М. Ауэзова, Республика Казахстан)
(M. Auezov South Kazakhstan State University, Republic of Kazakhstan)
E-mail: ab_moon@mail.ru

В формируемой рыночной модели XXI века одним из приоритетов роста экономики и национальной безопасности страны является эффективное развитие легкой промышленности, всегда являвшейся бюджетообразующей и производящей стратегически важные изделия, используемые практически во всех отраслях и сферах экономики.

In the market model of the XXI century one of the priorities of economic growth and national security of the country is the effective development of light industry, which has always been a budget-forming and producing strategically important products used in almost all sectors and sectors of the economy.

Ключевые слова: легкая промышленность, транспортировка, переработка хлопка-волокна, транспортно-логистический центр, транспортные затраты, хлопкоперерабатывающая промышленность.

Keywords: light industry, transportation, processing of cotton fiber, transport and logistics center, transportation costs, cotton processing industry.

Развитию легкой промышленности уделяется большое внимание во многих странах мира, так как эта отрасль обладает не малой социальной значимостью. В целом легкая промышленность Казахстана имеет небольшое влияние на экономику нашей страны и имеет небольшой удельный вес в объеме промышленного производства. Легкая промышленность составляет всего 0,4%, в обрабатывающей промышленности – 1%.

Развитие агропромышленных кластеров, как наиболее прогрессивной формы агропромышленной интеграции, обусловлено необходимостью обеспечения технического, технологического, экономического, организационно-управленческого единства и непрерывности этапов и стадий производства, заготовки, транспортировки, хранения и переработки сельскохозяйственной продукции с целью стабилизации агропромыш-

ленного производства, повышения его экономической эффективности и конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках. Однако, как было сказано выше, в ходе создания кластерных систем государству необходимо создать условия и оказать поддержку функционированию кластерных систем в АПК Казахстана, начиная с создания проектов кластера.

Хлопок – наиболее распространенное натуральное волокно. Со сбором хлопка связана жизнь более 200 миллионов людей более чем из 70 стран мира; еще 60 миллионов человек заняты на различных предприятиях по переработке плодов растения в собственно хлопковую ткань, а также по получению субпродуктов (масло семян или белки, используемые в производстве питания для животных). Хлопок является самой выращиваемой непищевой культурой – более

20 миллионов тонн ежегодного производства хлопкового волокна получают из растений, занимающих 30 миллионов гектаров посевов. Ведущие производители хлопка – Китай, США, Пакистан и Узбекистан. Эти пять стран вместе производят 65% всего мирового хлопка. Остальные 35% производятся в других странах мира [1].

Казахстан в силу своего географического расположения не относится к миро-

вым лидерам по производству хлопка-сырца. За последние годы снижение связано с проблемами сбыта продукции отечественными предприятиями в розничной продаже, зависимостью от государственного оборонного заказа и корпоративных заказов, с сокращением площадей под посевы хлопчатника. В табл. 1 представлен объем производства продукции хлопкоперерабатывающей промышленности в ЮКО.

Т а б л и ц а 1

Виды продукции \ Годы	2013	2014	2015	2016	2017
Хлопок, т	105 813	105 969	62899	51 337	13 306
Пряжа хлопчатобумажная, т	4164	4700	7805	10805	-
Ткани хлопчатобумажные, тыс. м ²	23 722	24 454	21033	24541	22 608
Ковры и изделия ковровые, тыс. м ²	6	158	1898	2 318	-
Изделия текстильные готовые, тыс. шт.	3 911	4 805	6961	3 926	3 392
из них: белье постельное, тыс. штук	1 966,0	3019	2900	1 941	1 574
Материалы нетканые, тыс. м ²	1 977	2 296	2393	993	700

П р и м е ч а н и е. Источник: КС МНЭ РК.

Большое снижение наблюдалось в таких видах продукции, как: свитеры, джемперы, пуловеры, кардиганы, жилеты и изделия, аналогичные трикотажные машинного или ручного вязания с 61 901 до 31 843 шт. (в 1,9 раза), одежда для грудных детей с 57 689 до 32 755 тыс.тенге (в 1,8 раза), кожа из шкур скота крупного рогатого или шкур животных семейства лошадиных с 122 168 до 84 762 тыс. дм² (в 1,4 раза). Производство снизилось в связи с изменением спроса, нехваткой сырья и со снижением заказов. Производство кожи снизилось в связи с нехваткой сырья, а также остановкой деятельности ТОО "ЫрысБахыт" (Жамбылская область). Наблюдаемое снижение в производстве одежды и обуви связано со снижением объемов государственного заказа в части военной формы одежды и обуви по сравнению с 2016 г. Также были сокращены объемы закупок Самрук-Казына.

За период 2013-2016 гг. в легкой промышленности Казахстана наблюдалась положительная динамика индекса физического объема (ИФО) за исключением 2014 г., где ИФО отрасли составил 98,6%. ИФО отрасли в 2016 г. относительно 2015 г. составил – 106,4% [2].

Легкая промышленность технологически наиболее связана с аграрным сектором экономики. Однако большая часть сырья экспортируется за рубеж по минимальным ценам, а готовые изделия (в том числе из казахстанского сырья) импортируются в республику по высоким ценам.

В ЮКО есть хлопок, но мало предприятий, которые его перерабатывают. Ощутимую поддержку дает созданная Указом Президента РК на юге республики свободная экономическая зона "Онтустик", главной задачей которой является именно переработка хлопка, с доведением до готовой продукции. Основными предприятиями по переработке хлопка-сырца являются: ТОО "Хлопкоперерабатывающий завод "Мыр-закент", ТОО "Ак-Алтын", АО "Корпорация Макта", ТОО "Контал" и др. На данный момент основным предприятием, обеспечивающим полный цикл от переработки хлопка-волокна до выпуска готовой продукции (хлопчатобумажная пряжа и ткань) является текстильный комбинат ТОО "AZALA TEXTILE" [3].

Среднегодовая мощность, имевшая место в 2016 г. на предприятиях по переработке хлопка, составила 490 052 т. Количес-

во переработанного сырья, то есть хлопкового волокна, составило 61337 т (13,2%). Для получения пряжи хлопчатобумажной использовался 21% хлопкового волокна.

Объемы производимого хлопка-сырца, начиная с 2014 г., начали сокращаться. Такая тенденция связана с тем, что высаживать данную культуру стали меньше, чем в предыдущие годы из-за проблем, связанных с де-

фицитом водных ресурсов в вегетационный период и ухудшением мелиоративного состояния орошаемых земель. Из хлопка-сырца, выращиваемого в РК, производят волокно хлопковое, далее пряжу хлопчатобумажную и ткани (табл. 2 – динамика объемов производимого, перерабатываемого хлопка за 2013-2016 гг. и текущий период 2017 г.).

Т а б л и ц а 2

Годы	2013	2014	2015	2016	2017
Произведенная продукция					
Хлопок-сырец, тыс. т	379,7	396,7	320,7	273,9	-
Хлопок, кардо- или гребнечесаный, (волокно хлопковое), т	105 813	105 969	62 899	51 337	13306
Пряжа хлопчатобумажная, т	4 164	4 700	7 805	10 806	5 273
из них: ткани хлопчатобумажные, тыс. м ²	23 722	24 454	21 033	24 694	22 608

В 2017 г. из экспортированных 39371 т волокна хлопкового основная часть 15856 т или 40% экспортировалось в Латвию, 11739 т или 30% в Молдову, 11695 т или 30% в Россию. Основной объем пряжи хлопчатобумажной экспортировался в Турцию – 4325 т или 90%, в Китай – 200 т или 4,2% и в Литву – 175 т или 3,6%. Ткани хлопчатобумажные экспортировались в Литву 2567,7 т или 76%, в Италию 333 т или 10%, в Германию 135 т или 4%. По предварительным данным за январь-август 2017 г. экс-

портерами волокна хлопкового являются Латвия – 6536 т или 47%, Молдова – 3420 т или 24%, Россия – 3220 т или 23% и Турция – 774 т или 6%. Пряжа хлопчатобумажная экспортировалась в Турцию – 887 т или 44%, в Россию – 520 т или 30% и в Китай – 531 т или 26%. Ткани хлопчатобумажные поставлялись в Литву, Россию и Италию (табл. 3 – динамика объемов экспорта производимого, перерабатываемого хлопка за 2013-2017 гг.) [4].

Т а б л и ц а 3

Годы	2013	2014	2015	2016	2017
Произведенная продукция					
Волокно хлопковое, не подвергнутое кардо- или гребнечесанию, т	52 509	68 151	47 892	39 371	13 900
Волокно хлопковое, кардо- или гребнечесаное, т	1 231	13 620	-	-	-
Пряжа хлопчатобумажная, т	62	960	675	4 794	2 040
Ткани хлопчатобумажные, т	465	2 944	2 515	3 384	2 074

В целях реализации третьего направления государственной программы "Нұрлы Жол" по становлению Казахстана евразийским транспортно-логистическим хабом Акиматом ЮКО выделен земельный участок площадью 92 га под строительство транспортно-логистического центра. Из них 20 га выделено для строительства инфраструктуры, на 72 га ведется реализация 8 инвестиционных проектов, 20 га отведены в специальный земельный фонд области для дальнейшего расширения логистического

центра. Земельный участок расположен в 2 км от международного аэропорта г. Шымкент, в 4 км от международной автомагистрали "Западная Европа-Западный Китай" и 500 м от Трансазиатской железнодорожной магистрали. Данное расположение участка позволяет оптимизировать затраты на транспортировку грузов любым удобным способом (автоперевозки, авиaperевозки грузов, перевозки локомотивным подвижным составом).

В рамках программы "Дорожная карта бизнеса-2020" в период с 2011 по 2014 гг. из государственного бюджета на строительство инфраструктуры выделено инвестиций на сумму 1,5 млрд. тенге:

- 1,7 км железнодорожных путей;
- 4,7 км сетей газоснабжения;
- 4 км автомобильной дороги;
- водозаборная башня мощностью 9 л/с;
- 6,6 км водных и канализационных сетей;
- 20 МВт электростанция и линии электропередач.

На территории транспортно-логистического центра ведется строительство 8 частных инвестиционных проектов общей площадью 242,5 тыс. м² современных складов класса "А" и "Б", в том числе морозильных камер, овощехранилищ, сухих складов. Создаются 806 постоянных рабочих мест. Всего для реализации указанных проектов привлечено 28 млрд. тенге частных инвестиций, из которых на текущий момент освоено 7,5 млрд. тенге.

На каждую 1 тенге, выделенную государством на строительство инфраструктуры для логистического центра, привлечено 16 тенге частных инвестиций. В ходе деятельности транспортно-логистической зоны в бюджет государства будет выплачиваться около 900 млн. тенге ежегодно в виде выплаты налогов и других отчислений.

Мощность единовременной загрузки ТЛЦ составит около 400 тыс. т сельхозпродукции. Годовой объем принимаемых и обрабатываемых грузов до 1,4 млн. т в год.

Так, строительство транспортно-логистического центра покрывает 45% дефицита из 510 тыс. м² необходимой потребности в складских помещениях нашей области.

Кроме того ведется работа по созданию транспортно-логистических центров в районах и городах области:

ТЛЦ в Мактааральском районе на площади 19 га ориентирован на экспорт бахчевых культур в страны Таможенного союза и Европу. Предусмотрено создание 30 тыс. м² мощностей по сортировке, упаковке, охлаждению бахчевых культур и выпуску экспортоориентированной продукции, конкурентоспособной на Европейском рынке. Сто-

имость проекта составит 1,8 млрд. тенге. В настоящий момент разработана ПСД на подведение инфраструктуры стоимостью 136 млн. тенге (стоимость СМР).

ТЛЦ в Сарыагашском районе на площади 10 га, ведется реализация частного инвестиционного проекта стоимостью 800 млн. тенге для хранения производимой в районе сельхозпродукции, строительство завершено на 50%.

Кроме этого, по поручению Главы государства, в настоящее время прорабатывается вопрос по выделению земельного участка для строительства международного ТЛЦ в Сарыагашском районе с целью обеспечения эффективной приграничной торговли с Узбекистаном и странами Средней Азии.

Создание транспортно-логистических центров позволит:

- открыть каналы сбыта и выведение продукции товаропроизводителей ЮКО на рынки стран Таможенного союза, Европы и дальнего зарубежья;
- создать оптовую торговую площадку товаров местного производства;
- выстроить оптимальные логистические маршруты для транспортировки товаров;
- оптимизировать транспортные потоки с целью повышения эффективности использования транспорта [5].

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции относительно высока и находится на уровне 8 и 11% соответственно для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4...4,5%. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 тонно-километра/доллара ВВП.

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется неполностью из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий.

Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются неполностью, поскольку положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям и не до конца используется транзитный потенциал республики.

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня

вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров. Вместе с тем по оценкам специалистов уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Так, например, в 2017 г. объем внешней торговли Китая со странами ЕС составил 115 млн. т, при этом объем транзитных перевозок по территории Республики Казахстан в данном направлении составил около 3 млн. т.

Использование потенциальных транзитных возможностей коридоров по основным видам транспорта представлено в табл. 4.

Т а б л и ц а 4

Вид транспорта	Объем транзита в 2017 г.	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн. т	8,895	30,0	30 %
Автомобильный, млн. т	0,350	3,0	12%
Воздушный, млн. самолето-километров	84,7	342,5	25%
Морской, млн. т	0,150	2,5	6%

П р и м е ч а н и е. Составлено с использованием данных Агентства по статистике РК за 2017 год.

Деятельность всех секторов транспортного комплекса характеризуется неадекватным регулированием тарифов на транзитные перевозки. Предприятия – естественные монополисты, оказывающие транспортные услуги по транзитным перевозкам, работают в условиях жесткой международной конкуренции, что требует большей гибкости в формировании транзитной тарифной политики.

Законодательная база, определяющая правовые и организационные аспекты деятельности транспорта, в целом сформирована. Вместе с тем в ряде отраслей отсутствуют подзаконные акты, необходимые для реализации принятых отраслевых законов. Действующие нормативно-технические стандарты не соответствуют международным стандартам и нуждаются в гармонизации. Нормы законодательства, регулирующие деятельность транспортного сектора, должны учитывать основные положения норм международного права в сфере транспорта. В

целях улучшения системы нормативного правового обеспечения функционирования транспорта рассматривается вопрос о разработке и принятии Транспортного кодекса.

В настоящее время наблюдается устойчивый рост роли транспортного комплекса в экономике республики. Если вначале доля транспорта в ВВП страны составляла менее 7%, то в настоящее время составляет 10%, но необходимо добавить, что такой прогресс объясняется прежде всего снижением в ВВП удельного веса других отраслей экономики транспорта, в общем объем инвестиций возрос с 8,4% в 2000 г. до 9,8% в 2016 г. К примеру капитальное вложение в транспорт за счет всех источников финансирования составило в 2017 г. 121,6 млрд. тенге (табл. 5 – освоение инвестиций в основной капитал по отдельным видам транспорта в фактически действующих ценах, млн. тенге).

Т а б л и ц а 5

Годы	2014	2015	2016	2017
Вид транспорта				
Транспорт всего	24175	50631	104975	121613
Железнодорожный	4158	6067	15948	5603
Судоходный	338	675	3722	8651
Магистральный	3795	14987	51572	51487
Речной	3941	759	5	24
Воздушный	1494	101	1638	18662

Пр и м е ч а н и е. Составлено с использованием данных Агентства по статистике РК за 2017 год.

Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы всего Центрально-азиатского региона. Согласно данным Агентства по статистике РК относительный среднегодовой уровень в структуре грузооборота всех видов транспорта составляет 57,3%. Республика имеет внутриконтинентальное расположение, на его долю приходится 2% поверхности земного шара, 6,1% – Азии, 12,1% – бывшего СССР. Казахские железные дороги имеют выход на международные рынки. Плотность сети железных дорог – 0005ккм на км². Участки с просроченным ремонтом, аварийные дороги составляют 40% общей протяженности, из-за чего скорость движения грузовых поездов снижается в 2...3 раза [6].

ВЫВОДЫ

Для возрождения в Казахстане легкой промышленности есть все предпосылки, в том числе и поддержка государства, и производственные мощности, и сырьевая база, и человеческие ресурсы. При разработке системных мер следует акцентировать внимание на импортозамещении совместно с жестким контролем теневого оборота и контрафактной продукции. Необходимо усилить работу таможенных органов в части учета реэкспорта. Важно предоставлять государственную поддержку предприятиям, из года в год повышающим модернизацию производства и производительность труда.

В числе дополнительных предложений является новый подход к государственной поддержке отрасли, включающий приоритизацию товаров легкой промышленности как внутри Казахстана, так и на уровне макрорегиона. Данный подход основан на отборе товаров, являющихся наиболее востребо-

ванным на рынке РК и макрорегиона в последние 6 лет, причем спрос на них растет из года в год. С учетом имеющихся сырьевых, трудовых и прочих ресурсов внутри страны целесообразно направить государственную поддержку непосредственно в развитие данных приоритетных товаров в отрасли.

ЛИТЕРАТУРА

1. Толькбекова А. Состояние развития легкой промышленности Казахстана // АО "Казахстанский институт развития индустрии". – 23 января, 2017.
2. Промышленность Казахстана и его регионов // Статистический сборник. – Астана, 2017.
3. Программа развития Южно-Казахстанской области на 2016-2020 годы. – Шымкент, 2016.
4. Статистический бюллетень "Показатели внешней торговли Республики Казахстан на основе таможенных деклараций", январь - декабрь 2015 г., январь-август 2016 и 2017 гг., Комитет государственных доходов Министерства Финансов Республики Казахстан. URL: http://kgd.gov.kz/ru/exp_trade_files
5. Материалы по ТЛЦ. – Шымкент, 2017.
6. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. – Астана, 2014.
7. Berdaliyeva A., Ovchinnikov V., Ilyassov R., Gribkov S., Zhanseiit A. Towards solving the question of increasing a solar panel operation period // Industrial Technology and Engineering. – №02 (27), 2018. P.48...56.

REFERENCES

1. Tolykbekova A. Sostoyanie razvitiya legkoy promyshlennosti Kazakhstana // AO "Kazakhstanskiy institut razvitiya industrii". – 23 yanvarya, 2017.
2. Promyshlennost' Kazakhstana i ego regionov // Statisticheskiy sbornik. – Astana, 2017.
3. Programma razvitiya Yuzhno-Kazakhstanskoy oblasti na 2016-2020 gody. – Shymkent, 2016.
4. Statisticheskiy byulleten' "Pokazateli vneshney trgovli Respubliki Kazakhstan na osnove tamozhennykh deklaratsiy", yanvar' - dekabr' 2015 g., yanvar'-avgust 2016 i 2017 gg., Komitet gosudarstvennykh

dokhodov Ministerstva Finansov Respubliki Kazakhstan. URL: http://kgd.gov.kz/ru/exp_trade_files

5. Materialy po TLTs. – Shymkent, 2017.

6. Gosudarstvennaya programma razvitiya i integratsii infrastruktury transportnoy sistemy Respubliki Kazakhstan do 2020 goda. – Astana, 2014.

7. Berdaliyeva A., Ovchinnikov V., Ilyassov R., Gribkov S., Zhanseit A. Towards solving the question

of increasing a solar panel operation period // Industrial Technology and Engineering. – №02 (27), 2018. P.48...56.

Рекомендована заседанием высшей школы "Управления и бизнеса". Поступила 20.10.18.