

УДК 677.21

**ОЦЕНКА МЕСТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
В СИСТЕМЕ ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ
С ПОЗИЦИИ РАЗВИТИЯ ТЕКСТИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

**RATING RANK KAZAKHSTAN
IN THE TRANSIT TRANSPORT COMMUNICATION WITH THE STANDPOINT
OF THE DEVELOPMENT OF THE TEXTILE INDUSTRY**

*Ж.У. МЫРХАЛЫКОВ, А.Ж. ИСАМБАЕВА, А.М. ЕСИРКЕПОВА, Г.К. ИСАЕВА
ZH.U. MYRKHALYKOV, A.ZH. ISSAMBAYEVA, A.M. YESSIRKEPOVA, G.K. ISSAYEVA*

(Южно-Казахстанский государственный университет им. М. Ауэзова, Республика Казахстан,
Евразийский национальный университет им. Л.Гумилева, Республика Казахстан)
(M.Auezov South Kazakhstan State University, Republic of Kazakhstan,
L.N. Gumilyov Eurasian National University, Republic of Kazakhstan)
E-mail:essirkepova@mail.ru

В статье рассматриваются оценка и проблемы текущего состояния транспортной системы и ее роль в повышении адаптивности текстильной отрасли. Основанием для исследования тенденций и перспектив развития транспортной системы и ее роли в повышении адаптивности текстильной отрасли является современный курс экономики страны, направленный на повышение эффективности отдельных отраслей в совокупности всей экономики страны как единого целого. В статье особое внимание уделено опыту управления транспортной системой и сделаны выводы о ее роли в повышении к адаптивности к текстильной отрасли.

The article deals with the problem of assessment and the current state of the transport system and its role in increasing the adaptability of the textile industry.

The basis for the study of trends and prospects of development of the transport system and its role in increasing the adaptability of the textile industry is a modern course of the economy, aimed at increasing the effectiveness of individual sectors in the aggregate as a whole. The paper drew attention to the experience of management of the transport system and make conclusions about its role in increasing the adaptability of the textile industry.

Ключевые слова: транспортная система, научно-технический прогресс, текстильная промышленность, логистика.

Keywords: transport system, science technical progress, the textile industry, and logistics.

Проанализировав факторы конкурентного преимущества Республики Казахстан, а также сделав обзор отдельных подходов и методов эффективного управления инновационными предприятиями значимых отраслей экономики страны [1], представляется возможным отметить, что текстильная промышленность является одной из наиболее перспективных областей развития. Данный факт призван привести к обновлению и развитию текстильного сектора в регионе, который в совокупности с многолетними традициями текстильной отрасли, а также с постоянно увеличивающимся рыночным спросом обеспечит жизнеспособность и статичное развитие данной отрасли. Рост притока инвестиций на различных стадиях текстильного производства (от заготовки сырья до изготовления пряжи, тканей и готовой одежды) позволил в предыдущем десятилетии увеличить производственные мощности более чем в четыре раза.

Функционирующее текстильное производство Республики Казахстан, основывающееся на переработке хлопка-сырца (продукции сельскохозяйственного производства), включает следующие виды экономической деятельности из структуры отраслей (подотраслей) обрабатывающей промышленности страны: прядение текстильных волокон; ткацкое производство; отделка тканей и текстильных изделий; производство готовых текстильных изделий, кроме одежды [1].

Существенным потенциалом для развития текстильной промышленности обладают регионы Южного Казахстана.

Только в данном регионе осуществляют выращивание хлопка-сырца с организацией последующего производства хлопкового волокна. На данный момент в Шардаринском районе предполагается открытие новейшего современного хлопкоперерабатывающего завода, оснащенного оборудованием американского производства. Этот завод будет коренным образом отличаться от других существующих заводов РК. Но самым главным в данном случае является значительное отличие качества хлопкового волокна, особенно важного для развития текстильной промышленности, способной со временем стать товарным брендом Южного Казахстана. Также необходимо отметить, что уже сегодня инициирована реализация двух значительных текстильных проектов, по окончании которых в регионе начнут функционировать около шести крупных текстильных компаний.

Легкая промышленность каждой страны является важнейшим многопрофильным и инновационно-привлекательным сектором экономики. Если обратить внимание на уровень потребления, то продукция легкой промышленности находится на втором месте после продовольственных товаров, что несомненно свидетельствует о ее значимости. Принимая во внимание определенную значимость предприятий легкой промышленности в обеспечении экономической и стратегической безопасности, а также занятости трудоспособного населения с соответствующим повышением жизненного уровня в новейших гео-

политических условиях, ведущие мировые державы уделяют пристальное внимание развитию данной отрасли и осуществляют значительные финансовые вливания [2].

Стимулируемое повышением спроса со стороны российских компаний, достаточно активно начинает развиваться производство одежды. В совокупности все эти процессы приводят к тому, что в южном регионе Казахстана возникают современные пошивочные цеха и фабрики. При этом необходимо отметить, что существование устойчивого пошивочного производства ведет к гарантированному спросу на ткани и пряжу. Первоначально по плану предполагалось начать возрождение текстильной отрасли с организации сбора хлопка-сырца, и только в дальнейшем сформировать всю сеть от переработки до производства готовых товаров. На сегодня, учитывая требования рынка, избрано противоположное направление в работе.

Существующие исторические традиции, а также доступные невозделанные ресурсы региона формируют превосходную базу для благополучного развития процессов экспорта. основополагающие пути формирования отрасли сконцентрированы на стимулировании, модернизации и диверсификации производства, а также абсолютной обработке собственного сырья (хлопок, шерсть, кожа) в текстильной, швейной, сыромятной и обувной промышленности. К преимуществам относятся:

- доступность отечественного сырья – хлопка, шерсти, кожи и шкур;
- стратегические преимущества в географическом положении – страна располагается на пересечении основных региональных рынков СНГ, России, Китая и Западной Европы;
- только по емкости товарного рынка России имеют место более 20 миллиардов долларов США, тогда как есть еще рынки Азии, Европы, Ближнего Востока и Китая;
- компактность в расположении источников сырья, а также перерабатывающих заводов (в особенности благоприятное для южного региона);
- большой потенциал в использовании швейных и вязальных машин различных

размеров с обеспечением высокой эффективности производства;

- колоссальный рыночный потенциал predetermined типов текстильных изделий, а также возможности экспорта хлопчатобумажной пряжи, тканей и одежды на мировые рынки;

- повышенный спрос на хлопок на внутреннем рынке, а также неизменно увеличивающиеся объемы переработки хлопчатобумажной пряжи и ткани из отечественных ресурсов.

Суверенный Казахстан – это унитарное государство, с площадью 2724,9 тыс. км², занимающее около 2% поверхности всего земного шара, 6,1% территории Азии и входящее в десятку крупнейших стран в мире, уступающее по территории только таким странам, как Россия (17075 тыс. км²), Канада (9971 тыс. км²), Китай (9597 тыс. км²), США (9364 тыс. км²) и другие. По критериям международного сообщества экономическое положение республики весьма стабильно, при этом в РК производится около 0,16% ВВП мира. В целом по объему ВВП Республика Казахстан занимает на сегодня 56-е место в мире. При этом доля транспорта в общем объеме ВВП достигает более 10%. Единую транспортную систему образуют такие виды транспорта, как автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, авиационный, морской, речной и электронный.

На железнодорожный транспорт приходится 58,1% всего грузооборота и до 10,8% пассажирооборота в республике. АО "Казахстан темир жолы" – одна из самых крупных казахстанских компаний, в которой трудятся порядка 85 тыс. человек. Она занимает седьмое место в мире по объему грузоперевозок после таких стран, как США, Китай, Индия, страны Европейского союза, Россия и Украина. В северной части страны находятся три крупнейшие транспортные магистрали: Транссибирская – через Петропавловск, Южносибирская – через Астану, Павлодар и на Барнаул и Среднесибирская – через Кустанай, Кокшетау и далее через Барнаул.

Немалое значение в транспортировке грузов и пассажиров имеют три крупных казахстанских магистрали: Оренбург – Ташкент,

сооруженная в начале XX века (1904 – 1905 гг.), Турксиб, которому в апреле 2006 года исполнилось 75 лет, и Трансказахстанская (Петропавловск – Моинты – Шу). Общая протяженность дорог в РК составляет свыше 14 тысяч километров, из которых 4 тысячи являются электрифицированными. От крупных железнодорожных магистралей ответвляются длинные или короткие линии, соединяющие промышленные развязки Казахстана. В последние годы окончено строительство моста через реку Ертис в Семее, что привело к строительству железнодорожной линии Алтынсарино – Хромтау и Аксу – Дегелен. Колоссальное значение для экономики страны имеет строительство таких железных дорог, как Ералиево – Курык, Мангышлак – Баутино, Хоргос – Жетыген и др.

В общемировом масштабе протяженность железных дорог по странам мира в виде диаграмм представлена на рис. 1.

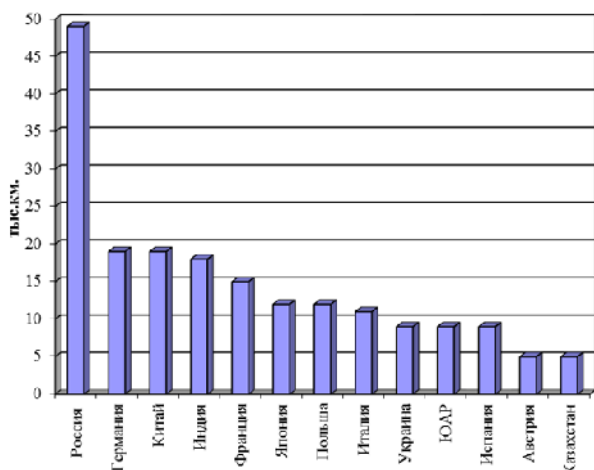


Рис. 1

Как и другие отрасли, железнодорожный транспорт предъявляет повышенные требования к дополнительному развитию. Основными проблемами являются изношенность подвижного состава тепловозов и электровозов, низкая пропускная способность некоторых дорог, необходимость в строительстве новых магистралей. С этой целью в ближайшие годы планируется построить 1600 километров новых и электрифицировать 2700 километров имеющих дорог с вложением более 2 млрд. долларов США. Всего на модернизацию транспортной отрасли в стране до 2015 г.

было выделено и освоено порядка 30 млрд. долларов.

Основным видом транспорта в государстве сегодня является автомобильный, которым пользуются 85% пассажиров. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием превышает 90 тысяч километров.

Магистральные трассы соединяют Республику Казахстан с соседними государствами. В общую систему транспорта включены все областные, районные центры, города и поселки. Однако необходимо отметить, что и автомобильный транспорт отходит от мировых стандартов. Так, плотность трасс с твердым покрытием в стране составляет 30,9 км на 1000 км², тогда как в развитых странах этот показатель составляет не менее 180,3. При этом в Казахстане на 1000 жителей приходится всего 68 автомобилей, тогда как на Западе этот показатель достигает 600, то есть практически у каждого жителя имеется транспортное средство, что значительно увеличивает нагрузку на покрытие транспортных магистралей.

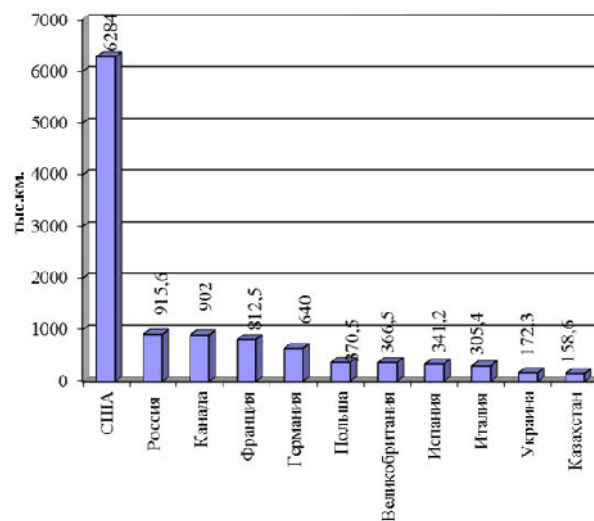


Рис. 2

В общемировом масштабе протяженность сети автомобильных дорог (тыс. км) представлена на рис. 2.

Авиационные линии соединяют такие города республиканского значения, как Алматы и Астана с областными центрами, практически всеми городами и населенными пунктами республики, а также с круп-

ными городами СНГ. Через воздушную территорию Казахстана открыто 63 коридора авиалиний. В Казахстане на сегодняшний день имеется полностью оснащенный для приемы пассажиров 21 аэропорт. Крупнейшим воздушным портом государства является реконструированный аэропорт в столице Астана. На данный момент такая компания, как "Эйр-Астана", обслуживает ежедневно более 40 внутренних и международных авиалиний. В городе Алматы сооружен современный международный аэропорт, проведена реконструкция аэропорта в городе Атырау. В 2013 г. пассажирооборот авиакомпаний Казахстана составил порядка 3,29 млрд. пасс./км. Налажены прочные связи по международным авиаперевозкам с такими странами, как Китай, Германия, Турция, Монголия, Австрия, Швейцария, Индия, Пакистан, Венгрия, Греция и иные государства мира.

Несмотря на то, что Казахстан по международной классификации не относится к странам, имеющим выход на международные морские пути, протяженность эксплуатационных водных путей при этом составляет более 4 тысяч километров. В основном эти пути проходят через Каспийское море, рекам Жайык и Ертис, частично на Или и озеру Балхаш. На речных путях действуют полностью оборудованные порты и грузовые терминалы.

Территорию Казахстана пересекают, на базе имеющейся в республике транспортной инфраструктуры, 3 международных транспортных коридора. Помимо направлений, принимающих участие в формировании ключевых трансконтинентальных маршрутов, нужно отметить Центральный коридор ТАЖМ, обладающий важным значением для региональных транзитных перевозок по линии Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки.

Имеющиеся коридоры позволяют существенно сократить расстояния в сообщениях Восток-Запад, а также сроки доставки грузов. Эти транспортные маршруты сравнительно новые, активное развитие получили в 90-х годах XX века. При этом именно железнодорожный транспорт имеет лучшие перспективы формирования

транзитного потенциала страны и увеличения уровня его использования.

Геополитическая значимость Республики Казахстан, то есть роль транзитного коридора между Европой и Азией, а также между такими странами, как Россия и Китаем, обуславливается ее местоположением в самом центре евразийского континента. Расположение на стыке Европы и Азии предоставляет преимущество в плане значительного транзитного потенциала и дает возможность странам Азии географически практически безальтернативную наземную транспортную связь между Россией и этими странами. Основное преимущество, которым располагают транзитные коридоры, имеющиеся на территории Казахстана, заключено в значительном сокращении дистанций перевозок. При реализации сообщения между Европой и Китаем через территорию Казахстана расстояние транспортировок снижается практически в два раза в сравнении с морским путем и в тысячу километров в сравнении с транзитом по территории РФ. Республика Казахстан обладает необходимым потенциалом для основательного перепрофилирования внешнеторгового баланса. Данный потенциал заключается в уникальных транзитных возможностях государства: территориально Республика Казахстан расположена на путях пересечения сухопутных мостов грузовых потоков между ключевыми макроэкономическими полюсами – странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии.

По территории Казахстана проходят три узловых транзитных направления: Европа – Китай (при участии России); Китай – Европа (через территорию стран Организации экономического сотрудничества); Центральная Азия – Россия.

Прогноз роста грузопотоков по направлению Китай–Европа и транзита через Казахстан [3] представлен на рис. 3.

На страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), демонстрирующие рост ВВП в среднем на уровне 5...7% в год и внешней торговли на уровне 9...14%, на данный момент приходится 60% мирового производства и 40% мировой торговли.

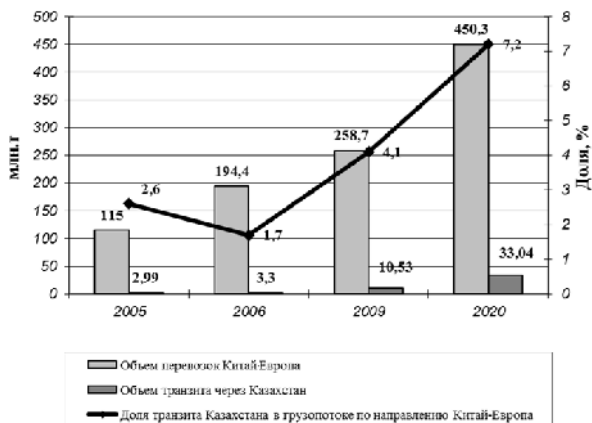


Рис. 3

Поступление доходов транспортных компаний страны от транзитного грузопотока составляет около 500 млн. долл. США, то есть только один процент от общего рынка транзитных транспортировок между Европой и Азией (рис. 4 – динамика контейнерного грузопотока через переход Достык – Алашанькоу).

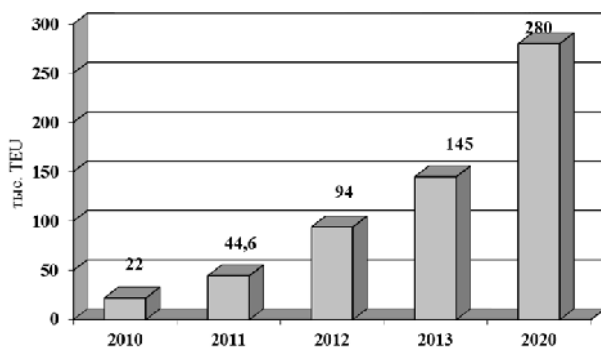


Рис. 4

На данный момент планируется открытие второго международного железнодорожного пограничного перехода, а также строительство железнодорожной линии Хоргос – Сарыозек, которая станет продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ – Хоргос. Данное мероприятие призвано содействовать дальнейшему росту транзитных перевозок из Китая и обеспечить быстрые темпы развития зоны свободной торговли на пограничном пункте перехода Хоргос. Также дальнейшее развитие получит уже имеющаяся сеть международных автомобильных транспортных коридоров.

Подводя итоги, отметим, что геополитическое значение Республики Казахстан, то есть значимость транзитного потенциала между Азией и Европой, а также между Китаем и Россией, обуславливается ее месторасположением в центральной части евразийского континента. Расположенная на стыке Европы и Азии РК обладает существенным транзитным потенциалом, давая азиатским странам географически практически безальтернативную транспортную наземную связь между Азией и Европой. Основное преимущество, которым располагают транзитные коридоры, имеющиеся на территории Казахстана, заключается в значительном сокращении дистанций по перевозке грузов.

Текстильная промышленность РК является отраслью, обладающей значительным потенциалом. Однако в настоящее время данная отрасль в основном ориентируется на внутренний спрос, что ведет к возникновению больших трудностей в снабжении обратными средствами, новейшим технологическим оснащением и при выходе на новые рынки сбыта. Решению части этих проблем может способствовать интеграция промышленного и финансового капитала с привлечением транзитных транспортных коммуникаций.

Основываясь на результатах анализа конкурентных преимуществ страны, текстильная отрасль выделена в качестве одного из семи наиболее перспективных кластеров. Разработаны планы необходимых мероприятий по каждому из них, некоторые уже реализуются. Одним из первых пилотных кластеров стал хлопково-текстильный кластер на территории Южно-Казахстанской области.

На сегодняшний день Казахстан вступил в период кризиса, причины которого кроются в процессах, происходящих в мировой экономике. В ближайшее время возможен выход из кризиса с последующим стабильным экономическим ростом. Страна находится на пороге внедрения крупных проектов, на новейшем этапе социально-экономического развития, основной целью которого в будущем является

вхождение Казахстана в полноправные члены мирового экономического пространства.

По мнению специалистов, развитие предпринимательства в сфере производства текстиля должно проистекать как на основе научно обоснованных и комплексных мер по его развитию со стороны государства, так и за счет инициативы предпринимателей, производящих текстильную и швейную продукцию. К одному из путей формирования текстильной промышленности в современных условиях рыночной экономики относится создание инвестиционной среды, а также благоприятного инвестиционного климата в регионе.

К факторам, сдерживающим инвестиционную активность в текстильной отрасли республики, можно отнести следующие:

- ограниченность в финансировании государственных программ,
- чрезвычайно низкая результативность капитальных вложений в отрасль, инвестиционный климат неблагоприятен,
- трудное финансовое положение большинства текстильных предприятий,
- ограниченная платежеспособность населения.

В последнее время западные инвесторы проявляют повышенный интерес к предприятиям, занимающимся производством товаров народного потребления. С ростом уровня доверия западного инвестора к казахстанскому рынку предприятия текстильной промышленности республики могут получить новый стимул к дальнейшему развитию.

К важнейшим условиям неизменного экономического роста, а также реализации основных положений форсированной стратегии индустриально-инновационного развития Казахстана относится обеспечение сбалансированности деятельности всех отраслей экономики.

Необходимо формирование отечественного производства, в том числе отраслей текстильной промышленности, способных оказать конкуренцию на рынке готовой продукции. Республика имеет достаточный потенциал для качественного

преобразования и стабильного развития экономики, которое должно сопровождаться структурными трансформациями, воспитанием новейших приоритетных отраслей, производств и т.д. К одному из важнейших направлений преобразования казахстанской экономики относится текстильная промышленность. В этом случае решение задач транзитных транспортных коммуникаций призвано оказать содействие в повышении его конкурентоспособности.

ВЫВОДЫ

В настоящее время в текстильной промышленности Казахстана обозначаются определенные трудности, связанные с разрывом традиционных транспортных коммуникаций между предприятиями, а также низкой степенью инвестиций. По мере вхождения в международное экономическое пространство наиболее остро встает проблема, обусловленная низкой конкурентоспособностью выпускаемой продукции, в сравнении с подобными производителями в других странах. В сформировавшихся условиях на нынешнем рынке текстиля, большая доля которого приходится на импорт, возможность для развития отечественного производителя проявляется посредством переоценки системы функционирования, а также совершенствования методов стратегического управления транспортными коммуникациями.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Doszhanova Sh., Dyrka S.* Analysis of Green Technology Startup Valuation Models and Methods // *Industrial Technology and Engineering*. – Shymkent, 2014, №3(12). С.58...63.
2. *Мырхалыков Ж.У., Есиркепова А.М., Копбаева Р.Т., Жабоева Б.О.* Эффективность использования ресурсов в аграрном секторе текстильного производства Республики Казахстан // *Изв. вузов. Технология текстильной промышленности*. – 2013, № 6. С. 20...23.
3. *Мырхалыков Ж.У., Есиркепова А.М., Кулбай Б.С., Миссюль Е.Э.* Тенденции и перспективы развития текстильной промышленности РК с позиции кластеризации экономики // *Изв. вузов. Технология текстильной промышленности*. – 2015, № 1. С. 11...15.

4. Казахстан в 2014 году // Статистический ежегодник Казахстана. – Астана, 2015.

REFERENCES

1. Doszhanova Sh., Dyrka S. Analysis of Green Technology Startup Valuation Models and Methods // Industrial Technology and Engineering. – Shymkent, 2014, №3(12). S.58...63.

2. Myrhalykov Zh.U., Esirkepova A.M., Korbayeva R.T., Zhabayeva B.O. Jefferektivnost' ispol'zovanija resursov v agrarnom sektore tekstil'nogo proizvodstva Respubliki Kazahstan // Izv. vuzov.

Tehnologija tekstil'noj promyshlennosti. – 2013, № 6. S. 20...23.

3. Myrhalykov Zh.U., Esirkepova A.M., Kulbaj B.S., Missjul' E.Je. Tendencii i perspektivy razvitiya tekstil'noj promyshlennosti RK s pozicii klasterizacii jekonomiki // Izv. vuzov. Tehnologija tekstil'noj promyshlennosti. – 2015, № 1. S. 11...15.

4. Kazahstan v 2014 godu // Statisticheskij ezhegodnik Kazahstana. – Astana, 2015.

Рекомендована кафедрой экономики. Поступила 08.04.16.
