

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТЕКСТИЛЬНОЙ СФЕРЫ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM
AS A DEVELOPMENT FACTOR OF THE TEXTILE SPHERE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

*В.П. СУИЦ, Ж.С. РАИМБЕКОВ, А.Ж. ИСАМБАЕВА, Г.Н. АГАБЕКОВА, А.М. ЕСИРКЕПОВА
V.P. SUITS, ZH.S. RAIMBEKOV, A.ZH. ISSAMBAYEVA, G.N. AGABEKOVA, A.M. YESSIRKEPOVA*

(Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова, Россия,
Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, Республика Казахстан,
Университет "Мирас", Республика Казахстан,
Южно-Казахстанский государственный университет им. М. Ауэзова, Республика Казахстан)
(M.V. Lomonosov Moscow State University, Russia,
L.N. Gumilyov Eurasian National University, Republic of Kazakhstan,
"Miras" University, Republic of Kazakhstan,
M. Auezov South Kazakhstan State University, Republic of Kazakhstan)
E-mail: essirkepova@mail.ru

Рассматривается анализ современного состояния транспортно-логистической системы, а также ее проблемы с позиции повышения эффективности текстильной отрасли. Основанием для исследования послужили имеющиеся наработки в данной сфере авторов, а также тенденции, имеющиеся в наличии в современном курсе экономики страны. Данный курс направлен, опираясь на принятые программы и концепции развития отрасли, на повышение результативности отдельных отраслей и их совокупности как единое целое.

Analysis of current state of transport and logistics system, as well as its problems from position to improve efficiency of the textile industry, is considered in the article. The basis for the study was available results of the authors in this sphere, as well as trends available in the modern course of the country's economy. Based on adopted programs and concepts of the industry's development, the course is aimed on increase in effectiveness of individual industries and their aggregate as a whole.

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

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

Формирование транспортной сферы государства является одной из первоочередных задач территориально-экономической стратегии развития Республики Казахстан. От уровня эффективности развития транспортной системы зависит полноценность функционирования всей экономики страны, перспективы интеграционных процессов Республики Казахстан в

мировую экономику, стабильность социально-экономического положения страны. Продолжающиеся процессы по развитию рыночных отношений, а также структурные трансформации в экономическом строе РК за последние десятилетия значительным образом повлияли на основы функционирования транспортной системы, на принципы трансформации предприятий

транспортной сферы, на роль и значение транспорта в жизни общества.

Одной из первостепенных задач транспортной сферы является изыскание оптимальной структуры управления, способной вывести транспортную инфраструктуру республики на принципиально новый уровень развития [1]. На основе этого актуальными являются вопросы поиска путей, а также разработка альтернативных программ дальнейшего формирования транспорта. При этом разрабатываемые программы должны обладать фундаментальной научной основой, как обязательным условием их реализации.

В настоящее время в Казахстане уже имеются определенные наработки в данной сфере, отраженные в различных программах. Так, в Послании Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана "Стратегия "Казахстан – 2050": новый политический курс состоявшегося государства" отражены вопросы, связанные с интенсификацией развития транспортной системы страны. Проблемы развития транспорта также затронуты в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года и Государственной Программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы. Более детально данное направление раскрыто в Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, предусматривающей развитие всех видов транспорта страны по двенадцати приоритетным направлениям, Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года и Карте индустриализации Казахстана на 2015-2019 годы.

Современное состояние транспортной сферы государства определяет в значительной степени направления и темпы социально-экономического развития, является значительным фактором при реализации структурных преобразований, а также при формировании условий с целью обеспечения стабильной макроэкономической динамики и перехода на путь развития, ори-

ентированный на инновации [2]. При этом способствует развитию и осуществлению конкурентных преимуществ в глобальном мировом экономическом пространстве. В свою очередь рост эффективности функционирования региональных транспортных систем, как составляющих национальной транспортной системы, является важным условием выполнения государством основных функций по защите систем национальной безопасности. Также эффективная транспортная система способствует укреплению экономического пространства, формированию предпосылок обеспечения потребностей как резидентов, так и нерезидентов в транспортных услугах как общественно значимом товаре немалой социальной важности, сглаживания диспропорций в социально-экономическом развитии регионов и предупреждении активизации центробежных направлений.

Наибольшим преимуществом регионов Республики Казахстан является уникальное экономико-географическое положение, предопределяющее возможности для приобретения существенного экономического эффекта от участия в международных перевозках, создание новейших механизмов влияния на международные экономические процессы.

С этих позиций особую актуальность приобретают вопросы развития транспортно-логистической системы для целей развития текстильной промышленности РК [3].

Процессу развития сектора легкой промышленности уделяется значительное внимание во многих странах мира. Это обусловлено тем фактом, что данная отрасль обладает значительной социально-экономической значимостью, способной обеспечить высокий уровень занятости трудоспособного населения, в особенности женского. Значительность отрасли заключается в том, что, исходя из уровня потребления, она занимает второе место после потребления продовольственных продуктов. К основным мировым производителям продукции легкой промышленности относятся такие страны, как Китай и Индия. Доля Китая составляет 40% от миро-

вого производства хлопка, 64% мирового производства нитей, 41% мирового производства тканей и 50% мирового производства одежды.

Для нашей страны влияние отрасли на экономику является незначительным в сравнении с другими отраслями. Легкая промышленность занимает незначительный удельный вес в общей сумме производства обрабатывающей промышленности – не более 1,2%. Данная сфера экономики специализируется как на первичной

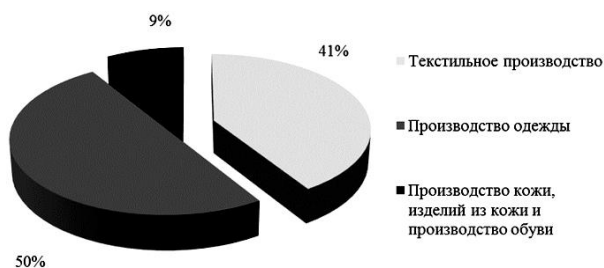


Рис. 1

обработке сырья, так и на выпуске готовой продукции. Комплексность отрасли заключается в том, что она включает более 20 подотраслей, объединенных в пять основных групп: текстильная; швейная; кожаная, меховая, обувная. По удельному весу в структуре легкой промышленности наибольшее значение имеет продукция швейной и текстильной подотраслей.

На рис. 1 представлена структура производства легкой промышленности РК в 2015 г.

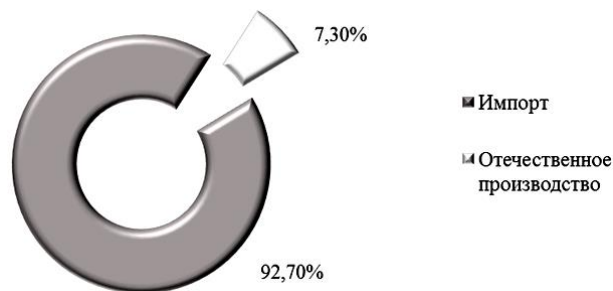


Рис. 2

Основываясь на итогах 2015 г., можно отметить, что внутренний рынок потребления продукции легкой промышленности составил 1,4 млрд. дол. США. Из них на отечественных производителей пришлось 7,3% (рис. 2), тогда как на импортную продукцию – 92,7%.

За 3 квартала 2016 г. импортеры закрыли 100% спроса на шерстяные ткани, 58,6% спроса на хлопчатобумажные ткани, 100% – на ненастоящий мех, 74,4% – на ковровые изделия, 97,6% – на верхнюю одежду, 96% – на обувь и т.д. (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Республика, область	Легкая промышленность. Январь – сентябрь 2016 (млрд. тг)					
	Всего		Рост к итогу		Доля от РК (%)	
	2016/09	2015/09	2015/09		2016/09	2015/09
Казахстан	57,0	49,4	115,4%	7,6	100,0	100,0
ЮКО	18,8	17,2	109,3%	1,6	32,9	34,8
Алматы	7,5	6,4	117,2%	1,1	13,2	13,0
Алматинская	6,4	6,1	105,0%	0,3	11,3	12,4
Акмолинская	3,9	2,7	143,9%	1,2	6,9	5,5
Павлодарская	3,6	3,1	113,9%	0,4	6,3	6,4
Карагандинская	3,6	3,4	105,0%	0,2	6,2	6,9
ВКО	2,5	2,2	114,0%	0,3	4,4	4,5
Костанайская	2,3	2,3	98,9%	0,0	4,0	4,7
Астана	2,0	0,6	338,0%	1,4	3,6	1,2
Жамбылская	1,5	0,9	170,1%	0,6	2,6	1,8
Мангистауская	1,5	1,4	102,0%	0,0	2,6	2,9
СКО	1,1	1,0	116,7%	0,2	2,0	2,0
Атырауская	1,0	0,7	137,4%	0,3	1,7	1,5
ЭКО	0,6	0,5	116,9%	0,1	1,1	1,1
Актюбинская	0,5	0,5	93,7%	0,0	0,8	1,0
Кызылординская	0,2	0,3	77,2%	-0,1	0,4	0,6

П р и м е ч а н и е. Расчеты Ranking.kz на основе данных КС МНЭ РК.

В региональном разрезе самый большой ареал, концентрирующий практически третью часть размеров легкопрома РК – Южно-Казахстанский район. За 9 месяцев выпуск в секторе поднялся до 18,8 млрд. тенге, а это плюс 9,3% к прошлогодним показателям.

Дальнейшее развитие легкой индустрии в ЮКО, сообразно прогнозной схеме, напрямую обусловлено развитием хлопковой линии в АПК (выращивание хлопчатника, производство хлопка-волокна, создание небольших компаний с законченным циклом переработки хлопка-сырца). К многообещающим направлениям относится пошив одежды, изготовление обуви и кожгалантерейных изделий, формирование текстильного сектора производства, выпуск хлопчатобумажного полотна.

Как раз по производству текстильных изделий ЮКО занимает доминирующие позиции, перекрывая больше пятидесяти процентов казахстанского производства: только за январь-сентябрь – 14 млрд. тенге, плюс 2,3% за год. В разделе изготовления одежды у области 19,4% от РК – 4,5 млрд. тенге, плюс 34,4% за год.

Сообразно программе становления областей до 2020 г. текстильный кластер в границах Шымкентской агломерации станет развиваться в направленности Шымкент-Ленгер, с восстановлением специализации и расширением швейных фабрик в Ленгере.

В табл. 2 представлены данные по состоянию легкой промышленности ЮКО за январь-сентябрь 2016 г. (в млрд. тг.).

Т а б л и ц а 2

Производство товаров	Всего		Рост к итогу		Доля от РК (%)	
	2016/09	2015/09	2015/09		2016/09	2015/09
Текстильных изделий	14,0	13,7	102,3%	0,3	51,5	57,6
Одежды	4,5	3,4	134,4%	1,2	19,4	16,0
Кожи и относящейся к ней продукции	0,3	0,1	182,4%	0,1	4,1	3,2

П р и м е ч а н и е. Расчеты Ranking.kz на основе данных КС МНЭ РК.

За ЮКО следует Алматинская область, где текстильной продукции выпускается на сумму 13,9 млрд. тенге плюс 11,3% к году, а это практически четверть от всего объема выпуска по РК.

В ареале ведется масштабная модернизация и диверсификация изготовления и глубочайшей обработки личного сырья (хлопок, шерсть, кожа) в текстильной, швейной, сыромятной и обувной индустрии. Агломерация занимает 56,4% от РК по производству кожаной продукции (3,7 млрд. тг. плюс 28,6% за год), 33,2% от РК –

в производстве одежды (7,8 млрд. тг. плюс 3,4% за год) и 9,2% от РК – в производстве текстильных изделий (2,5 млрд. тг. плюс 15,8% за год).

Центральными точками производства продукции легкой промышленности, исходя из межрегиональной схемы территориального развития агломерации, на перспективу должны стать Карасайский, Талгарский, Жамбылский районы и город Алматы. В табл. 3 представлены данные по состоянию легкой промышленности Алматинской области за январь-сентябрь 2016 г. (млрд. тг.).

Т а б л и ц а 3

Производство товаров	Всего		Рост к итогу		Доля от РК (%)	
	2016/09	2015/09	2015/09		2016/09	2015/09
Кожи и относящейся к ней продукции	3,7	2,8	128,6%	0,8	56,4	62,5
Одежды	7,8	7,5	103,4%	0,3	33,2	35,6
Текстильных изделий	2,5	2,2	115,8%	0,3	9,2	9,1

П р и м е ч а н и е. Расчеты Ranking.kz на основе данных КС МНЭ РК.

В целом по РК подъем замечен во всех разделах легкой промышленности: создание текстильных изделий возросло за год на 14,3%, до 27,1 млрд. тг., платьев – на 10,8%, до 23,4 млрд. тг., кожаной продукции – на 42,5%, до 6,5 млрд. тг.

В естественно-натуральном выражении возрос выпуск тканей (плюс 38,7% год к году, до 45,9 млн. м²), валяной и фетровой обуви (плюс 4,6%, до 68,9 тыс. пар) и т.д.

На рис. 3 показано производство товаров легкой промышленности РК за январь-сентябрь 2016 г., млрд. тг. Расчеты проведены: Ranking.kz на основе данных КС МНЭ РК.



Рис. 3

Производственные характеристики социально-значимого раздела легкой промышленности напрямую находятся в зависимости от кредитной помощи БВУ. За год (сентябрь 2016-2015) размер займов в этой сфере возрос на 58,1% – до 39 млрд. тг.

Стоит отметить, что во время регресса кредитования в 2014 г. и незначительном приросте в 2015 г., производство в секторе стагнировало, и только с возвращением кредитных линий от БВУ легкая промышленность возобновила подъем показателей.

На рис. 4 показана корреляция объемов производства и кредитной поддержки легкой промышленности (январь-сентябрь 2016 г.), млрд. тг.

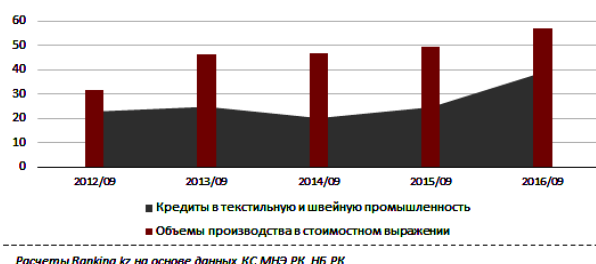


Рис. 4

Кредитную помощь отрасли оказывают как банки второго уровня, так и институты развития. Лишь только благодаря поддержке Фонда "Даму" по программам ГПИИР и ДКБ-2020 по результатам предприниматели, задействованные в сфере легкой промышленности, получили кредиты на льготных условиях на сумму в 4,5 млрд. тг.

Индекс физического размера продукции легкой индустрии в январе-июне 2016 г. в сравнении с январем-июнем 2015 г. составил 100,4%. Подъем в данной сфере имеется за счет наращивания объемов производства текстильной промышленности на 3,2%. Тенденция по снижению зафиксирована в производстве одежды – на 0,4%, кожи, изделий из кожи и в производстве обуви – на 10,4%.

По количеству действующих предприятий в легкой промышленности на 1 июля 2016 г. зарегистрировано 933 единицы. При этом основную долю (а это 58%, или 538 предприятий) занимают швейные предприятия. Это обусловлено тем, что для создания и организации выпуска одежды потребуется меньше инвестиций, в сравнении с созданием текстильных и коженно-обувных производств. 31%, или 289 предприятий, занимают фирмы по производству текстильных изделий и 11%, или 106 предприятий, – по производству кожаной и имеющей к ней отношение продукции. В легкой индустрии действует довольно много малых предприятий – 95%, или 872, от общего числа организаций. По формам собственности около 99,66% от общего количества относятся к частным предприятиям. При этом больше половины крупных предприятий легкой промышленности находятся в Южно-Казахстанской области. Это положение обосновано как близостью рынков сырья, так и наличием трудовых ресурсов.

Отечественный легпром, исходя из низкой рентабельности и долгих сроков окупаемости проектов, относится к инвестиционно непривлекательным отраслям. Помимо этого он сталкивается с проблемами слабой маркетинговой деятельности предприятий, значительным износом ос-

новых фондов и низким уровнем конкурентоспособности продукции.

Отличительной особенностью легкой промышленности РК являются высокие потребности в производственных мощностях и материальных ресурсах. В данный момент отрасль относится к категории низкодоходных с уровнем рентабельности производства не выше 6%. При этом объемы инвестиций в основной капитал данной отрасли за последние три года сократились в 2,2 раза.

Основной проблемой казахстанских предприятий, приводящей к замедлению или остановке производства, является нехватка оборотных ресурсов. Это обусловлено технологической особенностью текстильных предприятий, в которых операционный цикл выпуска и реализации продукции составляет семь месяцев. В данный период одновременно возникает необходимость в значительных объемах оборотных средств, которые требуется израсходовать на закупку сырья с запасом на один год, для того чтобы обеспечить бесперебойный уровень производства. Помимо этого эти средства необходимы на довольно длительный период: до момента реализации своей продукции производителями. Исходя из этого, в случае остановки предприятия, до 30% сырья остается в виде полуфабрикатов на станках практически во всех переделах. При этом рентабельность текстильного производства составляет лишь 3...7% с возрастанием до 25...35% только в швейном переделе.

На данный момент в основном инвестирование в основной капитал осуществляется за счет государственных ресурсов. Проблемой казахстанских предприятий в подавляющем большинстве является то, что они не располагают достаточными собственными ресурсами с целью осуществления существенных капиталовложений, а также не имеют возможности использовать банковские займы в связи с их сравнительной дороговизной и малой ликвидностью этих предприятий.

Учетная ставка финансирования коммерческих банков в РК (не учитывая ресурсы госпрограммы субсидирования)

находится в пределах 12...14%. Для сравнения – эта же ставка рефинансирования по займам в Китае составляет лишь 6%, в Индии – 12%, Италии – 4,3%, Турции – 10,9%. В таких странах, как Индия и Китай, широко применяется механизм льготного финансирования в рамках государственной поддержки отрасли [4].

Безусловно, легкую промышленность Казахстана трудно сравнивать с легкой промышленностью таких стран-лидеров, как Китай, Италия или Турция. Это вызвано тем, что развитие данной отрасли в нашей стране находится на низком уровне. Однако уже сейчас в Казахстане функционирует ряд достаточно успешных предприятий, демонстрирующих из года в год увеличение производства продукции.

Также необходимо отметить, что огромное влияние на отечественный рынок легкой промышленности оказывает КНДР. Возрастающие из года в год объемы импорта продукции легкой промышленности формируют значительный уровень конкуренции отечественных товаров.

Негативно отражается на развитии и тот факт, что более 80% предприятий ориентируются на государственный заказ. При этом наблюдается слабая маркетинговая деятельность, которая также отрицательно сказывается на развитии отрасли.

К главным проблемам отечественной легкой промышленности можно отнести ее инвестиционную непривлекательность в связи с низкой рентабельностью и долгим сроком окупаемости проектов, невысокую деловую активность предприятий, слабую маркетинговую деятельность, отсутствие рекламных компаний по производимым товарам, значительность износа по основным фондам и малый уровень конкурентоспособности, нехватку оборотных средств.

Однако имеются положительные примеры в ведении бизнеса. Эти предприятия на локальном уровне смогли преодолеть проблемы отрасли, что привело к повышению прибыли.

Как для любого раздела экономики, для удачного функционирования отрасли необходимы подходящие условия ведения бизнеса, включающие в себя как общую

макроэкономическую ситуацию в стране, так и объемы рынка, систему образования, развитие инноваций и многое другое. При этом необходимо иметь в виду, что данные факторы оказывают воздействие на общее состояние отрасли лишь косвенно.

Казахстан обладает благоприятными условиями для ведения бизнеса, в том числе для развития текстильных предприятий. Однако по определенным показателям рейтинг остается довольно незначительным. Так, по показателю "международная торговля" Республика занимает лишь 186 место в общем рейтинге. Это определено тем, что в Казахстане затраты по времени и ресурсам по оформлению экспорта существенно превосходят схожие показатели остальных стран. При этом время транспортировки из Казахстана в Европу посредством автомобильного транспорта составляет порядка двух-трех недель, что значительно меньше периода транспортировки грузов из стран Юго-Восточной Азии, Индии, однако и дороже в два раза. Помимо этого, согласно исследованиям Всемирного банка, Казахстан по уровню развития транспортно-логистической системы уступает большинству стран, относящихся к основным производителям продукции отрасли, таких как Китай, Индия, Италия, Турция, Южная Корея [5]. При этом именно данный показатель оказывает значительное воздействие на всю цепочку – от производства пряжи до производства готовых изделий и поставок их на рынок.

Уровень конкурентоспособности страны устанавливается на основании рейтинговых данных Всемирного экономического форума (ВЭФ) с учетом эффективности рынка рабочей силы, развития технологий, инноваций, инфраструктуры и пр. В соответствии с этим рейтинговым отчетом ВЭФ РК занимает лишь 51 место, что значительно ниже основных производителей текстильной продукции.

Вхождение РК в Таможенный союз, а также условия функционирования в Европейском экономическом пространстве относятся к наиболее важным факторам как для развития промышленности Казахстана в целом, так и отдельно для отрасли.

Предприниматели отметили несколько факторов, оказавших положительное влияние на развитие отрасли, к которым можно отнести отмену декларирования при перемещении границ стран-участниц ТС, упрощение условий транзита через территории России и Беларуси, расширение возможностей создания совместных предприятий, возрастание товарооборота внутри ТС. Одновременно с этим существуют проблемы функционирования, ограничивающие конкурентоспособность казахстанской продукции. К ним можно отнести высокую стоимость сырья и тарифов; низкий технологический уровень производства; отсутствие рынков сбыта (вероятность сужения традиционных рынков сбыта из-за возрастания уровня конкуренции).

Продукция текстильной отрасли Казахстана соответствует всем требованиям международных стандартов и регламентов, что предоставляет дополнительные возможности для развития торговли на внешних рынках [6]. При этом производственные мощности текстильных предприятий модернизированы на 95% и могут выпускать продукцию высокого качества, согласно международным стандартам.

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 Республика Казахстан 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.

В Ы В О Д Ы

Подводя итоги, необходимо отметить, что на сегодняшний день назрела необходимость в проведении исследований кон-

цепции развития государственной транспортно-логистической политики во взаимосвязи со стратегией развития легкой и текстильной промышленности РК с возможностью разработки, опираясь на результаты данных исследований, новых подходов к регулированию транспортно-логистической сферы, включая введение изменений в транспортное законодательство.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бекмагамбетов М. Транспортная система Республики Казахстан: современное состояние и проблемы развития. – Алматы: [Б. и.], 2005.
2. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 2007.
3. Транспорт и связь в Республике Казахстан. – Алматы: Казинформцентр, 2013.
4. Мырхалыков Ж.У., Исамбаева А.Ж., Есиркепова А.М., Миссюль Е.Э. Мировая транспортная система и ее роль в повышении адаптивности текстильной отрасли // Изв. вузов. Технология текстильной промышленности. – 2016, №3. С.32...39.
5. Резер С.М. Управление транспортом за рубежом. – М.: Наука, 2004.

6. Suits V., Issambayeva A., Missyul E., Yespayeva A., Khamza A. The Formation of Transport and Logistics System Models of Kazakhstan // Industrial Technology and Engineering. – 1(22), 2017. P.25...34.

REFERENCES

1. Bekmagambetov M. Transportnaja sistema Respubliki Kazahstan: sovremennoe sostojanie i problemy razvitija. – Almaty: [B. i.], 2005.
2. Bugromenko V.N. Transport v territorial'nyh sistemah. – M.: Nauka, 2007.
3. Transport i svjaz' v Respublike Kazahstan. – Almaty: Kazinformcentr, 2013.
4. Myrhalykov Zh.U., Isambaeva A.Zh., Esirkepova A.M., Missjul' E.Je. Mirovaja transportnaja sistema i ee rol' v povyshenii adaptivnosti tekstil'noj otrasli // Izv. vuzov. Tehnologija tekstil'noj promyshlennosti. – 2016, №3. S.32...39.
5. Rezer S.M. Upravlenie transportom za rubezhom. – M.: Nauka, 2004.
6. Suits V., Issambayeva A., Missyul E., Yespayeva A., Khamza A. The Formation of Transport and Logistics System Models of Kazakhstan // Industrial Technology and Engineering. – 1(22), 2017. P.25...34.

Рекомендована кафедрой экономики ЮКГУ им. М. Ауэзова. Поступила 31.08.17.