

УДК 332.132:631.172

***ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ САХАРНОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ***

***Фарков А.Г.***

*к.э.н., доцент*

*ФГБОУ ВО «Алтайский государственный аграрный университет»*

*г.Барнаул, Россия*

**Аннотация**

В статье рассматриваются вопросы развития сахарной промышленности в Алтайском крае. Предлагаются новые подходы к обеспечению сырьем предприятий сахарной промышленности. В качестве основного средства транспорта сырья предлагаются узкоколейные железные дороги. Указывается, что данный вид транспорта позволяет существенно сократить издержки на доставку сырья до мест его переработки, обеспечив динамичное развитие сахарной промышленности, как одной из наиболее эффективных отраслей АПК Алтайского края.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, сахарная промышленность, узкоколейные железные дороги, рельсовый транспорт

***THE PROBLEMS AND PRIORITIES OF THE DEVELOPMENT OF  
SUGAR INDUSTRY IN WESTERN SIBERIA***

***Farkov A.G.***

*PhD, Associated professor*

*Altai State Agrarian University*

*Barnaul, Russia*

**Annotation**

The article deals with development of sugar industry in the Altai region. We propose new approaches to raw sugar industry. As the main means of transport of raw materials available narrow-gauge railways. It is pointed out that this type of transportation can significantly reduce the cost of shipping raw materials to the sites of processing

by providing a dynamic development of the sugar industry, as one of the most efficient agricultural industries Altai region.

**Keywords:** transport infrastructure, sugar industry, narrow-gauge railways, rail transport

Алтайский край традиционно является единственным производителем сахара в Западной Сибири. Эта отрасль достаточно динамично развивалась в течение второй половины XX века. Как и в большинстве регионов, сахарные заводы, локализованные в Алтайском крае, были ориентированы на переработку местного сырья, что обеспечивало функционирование единого производственного комплекса, включающего в себя производителей сахарной свеклы и её переработчиков. Традиционно, эта отрасль была одной из самых рентабельных в отечественном агропромышленном комплексе. Однако даже в лучшие годы производство сахара в Алтайском крае находилось на уровне 102-105 тыс. тонн в год.

Эта величина не закрывает собственные потребности Сибири, составляя лишь около 25% от совокупного потребления сахара в Сибирском федеральном округе. [1] С другой стороны, учитывая высокую доходность сахарной промышленности, именно эта отрасль могла бы стать, в перспективе, одной из ведущих в аграрном комплексе края. Складывается парадоксальная ситуация – продукт, который мог бы весьма успешно производиться в регионе, в реальности завозится в Сибирь за тысячи километров, с сахарных заводов, расположенных в европейской части России (Краснодарский и Ставропольский края, Воронежская область). При этом природно-климатические условия Сибири достаточно благоприятны для выращивания сахарной свеклы и, в принципе, она могла бы быть одной из основных сельскохозяйственных культур, производимых здесь. Следует также заметить, что производство сахара, среди других отраслей пере-

рабатывающей промышленности агропромышленного комплекса, имеет высокий уровень добавленной стоимости. [2]

Сахарная промышленность, во второй половине XX века, в Алтайском крае была представлена четырьмя перерабатывающими предприятиями: Черемновским, Бийским, Алейским и Быстроистокским сахарными заводами. В настоящее время функционируют лишь Черемновский завод, расположенный близ г. Барнаула. Ключевой проблемой является обеспечение заводов необходимым количеством сырья, т.е. сахарной свеклы. Проектная мощность действующего завода позволяет перерабатывать в год до 300 тыс тонн свеклы, но в реальности перерабатывается чуть более 1/3 от этой величины.

Причиной этому является сложность и низкая рентабельность транспортировки сырья – сахарной свеклы. В настоящее время рентабельной является только транспортировка сахарной свеклы промышленным железнодорожным транспортом на расстояние, не превышающее 150 километров (по ж/д. общего пользования), или автомобильным – на расстояния не свыше 40-45 км. Таким образом, основные посевные площади сахарной свеклы локализованы вдоль железнодорожных линий. Сырьевой базой Черемновского завода являются Павловский и Первомайский районы Алтайского края, т.е., территории, через которые пролегают железнодорожные линии РАО «РЖД». Учитывая низкую плотность железных дорог общего пользования в Алтайском крае, сохранение такой ситуации практически гарантирует невозможность обеспечения загрузки на полную мощность сахарной промышленности края.

Для обеспечения нормального функционирования сахарной промышленности необходимо увеличение посевов сахарной свеклы как минимум, в два раза. Однако для реализации этой задачи необходимо коренным образом реформировать логистику и общие принципы организации заготовок данного вида сырья.

Ключевым условием для этого является создание новых транспортных систем, позволяющих обеспечить транспортировку сырья с приемлемыми издержками, не превышающими 10-15% от первоначальной стоимости сырья, т.е. той цены, по которой оно закупается у производителя, в местах его производства. При этом транспортная система должна обеспечивать возможность включения в сырьевой комплекс предприятий сахарной промышленности достаточно больших территорий, отталкиваясь от проектной мощности предприятий, можно говорить о необходимости охвата территории, располагающей, по меньшей мере, 80-90 тыс. га посевных площадей сахарной свеклы.

Задача развития сырьевой базы сахарной промышленности может быть реализована за счет использования рельсовых систем узкой колеи. Узкоколейные железные дороги колеи 750 мм. неоднократно и с успехом применялись в качестве промышленного транспорта сахарной промышленности, обеспечивая наиболее дешевый, из имеющихся вариантов, транспорт сырья на перерабатывающие предприятия. Узкоколейные железные дороги требуют в 8 раз меньше топлива для выполнения того же объема транспортной работы, по сравнению с автомобильным транспортом. Стоимость сооружения линии колеи 750 мм. сопоставимой протяженности меньше в 25-30 раз, по сравнению с железнодорожной линией колеи 1520 мм., и в 1,7-2 раза меньше, чем стоимость асфальтированной автодороги с двумя полосами движения такой же протяженности. [3]

Надо отметить, что исторически именно узкоколейные железные дороги рассматривались как основное средство доставки сырья на предприятия сахарной промышленности. Так, например, одной из крупнейших систем, существующих до настоящего времени, является Гайворонская система промышленных подъездных путей. Она была построена в конце 19 в. на территории Винницкой, Николаевской, Хмельницкой, Житомирской, и Черкасской губерний Российской Империи и обеспечивала сырьем сразу четыре, а впоследствии – до 11 сахарных заводов, общая протяженность её достигала более 570 км..

Укоколейные железные дороги, очевидно, могут претендовать на роль основного средства доставки сырья на предприятия сахарной промышленности – в первую очередь, потому, что мощности среднего сахарного завода по переработке сырья в течении года примерно соответствуют минимально необходимому объему перевозок по УЖД, при которых она может функционировать рентабельно, т.е. 150-180 тыс. тонн в год.

Применительно к задачам развития сахарной промышленности на Алтае приоритетным направлением является расширение сырьевой базы Черемновского сахарного завода.. Таковой в перспективе могут стать Усть-Пристанский и Калманский районы. В настоящее время развитие свекловодства в этом районе сдерживается лишь большим транспортным плечом доставки (около 80-85 км.), однако на территории района неоднократно и успешно реализовывались опыты по производству данной культуры. [4]

Потенциал данных районов по выращиванию сахарной свеклы оценивается величиной около 180-200 тыс. тонн в год (при условии использования до 45% пахотных угодий района для производства сахарной свеклы, т.е. порядка 55-60 тыс. га).

При оценочной стоимости проекта около 150-180 млн. руб. (в ценах 2017 года), есть основания предполагать, что такой проект способен окупиться в течении одного-двух сезонов сахароварения, после выхода производителей района на ожидаемые объемы поставок сырья.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1) удовлетворение потребностей в сахаре регионов Сибири и Дальнего Востока осуществляется, по большей части за счет привозного продукта, производимого в регионах Европейской части России;

2) в основных сельскохозяйственных регионах Сибири и Дальнего Востока, в первую очередь – Алтайском крае существуют все предпосылки и возможности для организации собственного производства сахара, как для удовле-

творения собственных нужд населения, так и, в перспективе, для поставок за пределы региона;

3) сахарная промышленность является высокодоходной отраслью агропромышленного комплекса и способна устойчиво развиваться в Сибири, при условии решения проблема снабжения её сырьем;

4) ключевой проблемой в формировании сырьевой базы сахарной промышленности в Сибири является высокая стоимость доставки сырья к местам его переработки, ввиду значительных расстояний и большей распыленности производительных сил агропромышленного комплекса, по сравнению со среднероссийскими показателями;

5) возможным решением проблемы обеспечения сахарной промышленности Алтайского края сырьем является внедрение рельсовых транспортных систем, базирующихся на использовании технологии узкоколейных железных дорог колеи 750 мм.;

#### **Библиографический список:**

1. Алтухов А.И. Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации: приоритеты, проблемы реализации / А.И. Алтухов // Научные труды Вольного экономического общества России. - 2011. - Т. 148. - С. 123-129
2. Котилко В.В., Фарков А.Г. Проблемы обеспечения продовольственной безопасности Сибири и Дальнего Востока: возможности кластерного подхода / В.В. Котилко, А.Г. Фарков // Государственный советник. – 2013. – №3. –С.58–67.
3. Фарков А.Г. В добрый путь, узкоколейка./А.Г. Фарков //ЭКО. - 2000. - №7 –С. 188-125.

4. Фарков А.Г. Регионы агропромышленной специализации в постиндустриальной экономике: возможности агломерационного подхода. / А.Г. Фарков – Бийск: Изд-во Алт. гос. техн. ун-та, 2012 – 282 с.

*Оригинальность 83%*