

ціонування сфер економічної діяльності та підприємств, умови входу на ринок, цінову політику та інші чинники. Проте існують такі сфери економічної діяльності та ринки, які не в змозі існувати в умовах будь-якої моделі конкуренції без регуляторного втручання та корекції моделі залежно від вимог суспільства. Маються на увазі такі ринки, де присутні соціально значущі послуги. На цих ринках необхідною умовою є регулювання конкуренцією, що стає однією з головних проблем державного регулювання як на макрорівні (у частині формування нормативно-правового поля функціонування галузей та ринків), так і на мікрорівні (визначення функціональних особливостей підприємств та послуг).

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит; пер. с англ. – М.: Соцгиз, 1962. – 684 с.
2. Азоев Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г.Л. Азоев. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. – 208 с.
3. Юданов А.Ю. Конкуренция: теория и практика / А.Ю. Юданов. – М.: ГНОМ-ПРЕСС, 1998. – С. 12.
4. Фатхутдінов Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент / Р.А. Фатхутдінов. – М.: Маркетинг, 2002. – С. 316–317.
5. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 р. № 2210–III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 12. – С. 64.
6. Трансформація моделі економіки України (ідеологія, протиріччя, перспективи) / За ред. В.М. Геєця. – К.: Логос, 1999. – 500 с.
7. Робинсон Дж. Экономическая теория несовершенной конкуренции / Дж. Робинсон; пер. с англ. – М.: Прогрес, 1986. – 469 с.
8. Філіпович В.В. Розвиток теоретичних підходів до класифікації ринкових структур / В.В. Філіпович // Вісник Одеського національного університету. – 2010. – Т. 15. – Вип. 20. – С. 227–235.
9. Толкачев С. Несовершенная конкуренция. / С. Толкачев // Российский экономический журнал. – 1993. – № 5. – 572 с.

УДК 339.5

**Хан Ю.А.**

*доктор економічних наук,  
головний науковий співробітник*

*Казахского научно-исследовательского института экономики  
агропромышленного комплекса и развития сельских территорий*

### ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЭКСПОРТА КАЗАХСТАНСКОГО ЗЕРНА

В условиях жесткой конкуренции на мировом зерновом рынке Казахстан стремится искать пути стимулирования экспорта зерна, сформировать рациональный механизм функционирования транспортной логистики, определить эффективные транспортные каналы сбыта продукции. На сегодня практически отсутствует современная методология оценки эффективности интегрированных цепей поставок, основанных на отлаженных формах и методах товарораспределения, трансформируется технология протекания воспроизводственных процессов, когда существенная роль отводится транспортно-логистическому звену, полностью меняющая механизмы реализации воспроизводственных процессов. В статье исследованы преимущества и риски поставки зерна на экспорт по различным направлениям товародвижения, обоснованы инфраструктурные транзакционные затраты, связанные с эффективностью логистики на основе сравнительного анализа товаропотоков, обоснованы методы построения транспортно-логистической системы в условиях глобализации экономических отношений и преобразования их в механизм функционирования транспортно-логистических систем, приемлемые для Казахстана.

**Ключевые слова:** рынок зерна, экспорт зерна, логистика, транспортно-логистическая инфраструктура.

#### **Хан Ю.А. ОРГАНИЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЕКСПОРТУ КАЗАХСТАНСЬКОГО ЗЕРНА**

В умовах жорсткої конкуренції на світовому зерновому ринку Казахстан прагне шукати шляхи стимулювання експорту зерна, сформувані раціональний механізм функціонування транспортної логістики, визначити ефективні транспортні канали збуту продукції. На сьогодні практично відсутня сучасна методологія оцінки ефективності інтегрованих ланцюгів поставок, заснованих на налагоджених формах і методах товарорасподілення, трансформується технологія протікання відтворювальних процесів, коли істотна роль відводиться транспортно-логістичній ланці, повністю змінює механізми реалізації відтворювальних процесів. У статті досліджено переваги та ризики поставки зерна на експорт із різних напрямків руху товару, обґрунтовано інфраструктурні транзакційні витрати, пов'язані з ефективністю логістики на основі порівняльного аналізу товаропотоків, обґрунтовано методи побудови транспортно-логістичної системи в умовах глобалізації економічних відносин та перетворення їх у механізми функціонування транспортно-логістичних систем, прийнятні для Казахстану.

**Ключові слова:** ринок зерна, експорт зерна, логістика, транспортно-логістична інфраструктура.

#### **Khan Yu.A. ARRANGEMENT OF TRANSPORT CORRIDORS ON KAZAKHSTAN GRAIN EXPORT**

In the highly competitive world grain market Kazakhstan is committed to discover ways in order to encourage grain export on the basis of modernization existing capacities for grain processing, to form a rational mechanism for transport logistics functioning, to identify effective transport sales channels. Nowadays, there is practically no modern methodology for assessing the effectiveness of the integrated supply chain, based on well-functioning forms and methods of goods distribution, flowing technological reproduction process is transforming, when transport and logistics link have substantial role, completely changing the mechanisms for implementing reproductive processes. The article examines the benefits and risks of grain delivery for export in different directions of product distribution, infrastructure transaction costs, associated with the logistics efficiency on the basis of comparative analysis of trade flows, are justified, as well as design methods of transport and logistics system in conditions of economic relations globalization and their transformation into functioning mechanism of transport and logistics systems appropriate for Kazakhstan.

**Keywords:** grain market, grain export, logistics, transport and logistics infrastructure.

**Постановка проблемы.** В условиях становления глобальной экономики рынки подвержены экономической экспансии со стороны высокоэффективных экономик мира. Актуальным становится создание условий для оказания конкурентоспособных логистических услуг, что требует формирования эффективной системы управления логистической деятельностью. Проблемы снижения логистических затрат, уменьшения времени циклов товародвижения, повышения качества логистического сервиса и надежности цепей поставок являются важнейшими для национальной экономики.

Приоритетное развитие производства зерна в Казахстане определяется его социально-экономической значимостью в решении проблемы обеспечения населения страны и ее регионов продовольствием [1; 2]. Значительным препятствием на пути к увеличению производства и эффективному сбыту зерна (пшеницы) в Казахстане является критическая недостаточность транспортно-логистической инфраструктуры.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Обобщение материалов исследований в ряде зарубежных стран [3; 4; 6; 8; 9; 11–13] дает возможность оценить результаты применения логистического подхода к управлению материальными потоками: снижение уровня запасов на 30–50%; сокращение времени движения продукции на 25–45%; сокращение повторных складских перевозок в 1,5–2,0 раза; снижение расходов на автоперевозки на 7–20%, на железнодорожные – на 5–12% [5; 7; 8; 12; 13].

Анализ научных работ [3–13] показал, что вышеупомянутые результаты достигнуты за счет использования логистики, моделей и методов управления цепями поставок, эффективного управления логистическими функциями и снижения логистических издержек и пр. Следует отметить, что эти исследования не дают целостного представления о механизме функционирования товародвижения, необходимо сконцентрироваться на выявлении приоритетных (эффективных) направлениях сбыта продукции по транспортным коридорам.

**Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы.** В условиях глобализации экономики и влияния мирового финансово-экономического кризиса недостаточно полно разработаны подходы к построению транспортно-логистического механизма товародвижения зерна.

**Цель статьи** состоит в обосновании организации транспортных коридоров экспорта казахстанского зерна.

**Изложение основного материала исследования.** В современных условиях в зерновой индустрии Казахстана созданы необходимые правовые и институциональные основы развития отрасли [1; 2; 14]. Принимаются превентивные меры по развитию инфраструктуры хранения, экспорта и транспортной логистики зерновой отрасли, где общая емкость хранения зерна составляет 24,1 млн. т, в т. ч. в 222 лицензированных хлебоприемных предприятиях (ХПП) – 13,9 млн. т. В республике реализуется программа по технологическому обновлению и модернизации производственной, портовой и транспортной логистики [1; 2].

Значительная физическая изношенность технологического оборудования по первичной подработке зерна ведет к скоплению на ХПП необработанного зерна, увеличивая технологические потери продукции на различных стадиях товародвижения. Зерновые хозяйства вынуждены прямо с полей транспортировать зерно на элеваторы, удаленные на 40–75 км

и более от места уборки, как результат – на 7–9% увеличивается объем непроизводительных перевозок и совокупных затрат.

С целью обеспечения своевременной подработки зерна необходимо провести модернизацию действующих пунктов приемки и первичной обработки зерна для повышения их производительности, а также ввести новые производственные мощности. Строительство современных зернохранилищ возможно при следующих объективных условиях: 1) при значительном росте объема производства масличных и зерновых культур; 2) строительство зернохранилищ не только в зерносеющих регионах, но и в регионах, через которые происходит экспорт зерновой продукции; 3) реконструкция и модернизация уже существующих зернохранилищ в зонах специализации и концентрации зернового производства.

Удаленность от мировых рынков и отсутствие прямого доступа к морским портам определяет особое положение казахстанского экспорта зерна [14; 15]. В посткризисных условиях позиции казахстанских экспортеров зерна нестабильны и подвержены значительным колебаниям в зависимости от складывающейся ценовой ситуации и конъюнктуры мирового рынка, где ограничивающим, сдерживающим фактором является неразвитость экспортной производственной и логистической инфраструктуры [1].

В современных условиях политика экспорта зерна и зернопродуктов должна строиться на принципах многовекторности и разнополярности, такой подход даст возможность диверсифицировать рынки сбыта и проявлять гибкость в выборе перспективных направлений реализации зерна и зернопродуктов. Структурирование зернового рынка путем создания Единого зернового холдинга в рамках Единого Экономического Пространства (ЕЭП) [15] в целях стабилизации и регулирования внутреннего рынка зерна – один из приоритетов реализуемой программы «Агробизнес-2020» [1]. Здесь важно выделить приоритетные направления экспорта казахстанского зерна: I) северное направление – через ж/д ст. Тобол, Петропавловск, Озинки, Аксарайская в направлении морских портов Черного, Азовского и Балтийского морей (страны ЕС); II) южное направление – через ж/д ст. Сарыагаш, Бейнеу (Узбекистан, Туркменистан, Киргизия, Таджикистан и Афганистан); III) западное направление – через порт Актау, ж/д ст. Бейнеу, Аксарайская (Азербайджан, Иран, страны Ближнего и Среднего Востока); IV) восточное направление – через ж/д ст. Кулунда, Локоть (Россия, Монголия), из планируемых к использованию направлений: через ж/д ст. Достык – Алашанькоу (Китай, страны Юго-Восточной Азии)

Для развития экспорта зерна на указанных приоритетных направлениях необходимо выстраивать рациональные транспортные маршруты (коридоры) и формировать экспортную транспортно-логистическую инфраструктуру с учетом волатильности мирового рынка зерна. Приоритетом в активизации экспорта является создание мощной производственной и логистической инфраструктуры на Каспийском и Черном морях, способной обеспечивать растущие потребности казахстанского экспорта зерна в этих направлениях сбыта продукции.

Существует ряд системных проблем при транспортировке казахстанского зерна на внешний рынок. Так, определенные трудности с транзитом через Узбекистан привели к тому, что Казахстан закончил строительство новой железной дороги в южном направлении (Туркменистан) с тем, чтобы иметь

выход в Иран, минуя Узбекистан. Создание транспортной инфраструктуры по экспорту зерна, включающей в себя морские зерновые терминалы в городах Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), в Амирабаде (Иран), обеспечивает приемлемые условия для укрепления позиций казахстанских экспортеров зерна на рынках прикаспийских стран и на Кавказе. С целью снижения маркетинговых рисков, зерновые терминалы необходимо увязать в единое технологическое целое – производственно-транспортно-логистическую инфраструктуру с мельничными перерабатывающими комплексами. Это позволит выходить на потенциальные рынки стран-импортеров не только с зерновым сырьем, но и с готовой продукцией, имеющей постоянный стабильный платежеспособный спрос на казахстанскую продукцию.

В данной технологической цепочке негативное влияние оказывают линейные элеваторы и ХПП при отгрузке зерна. Сельскохозяйственные товаропроизводители терпят убытки из-за неэффективной и несогласованной их работы при погрузке зерна

(вследствие проведения неплановых профилактик, технологических остановок и отключения электроэнергии и пр.). В результате грузоотправителям приходится оплачивать повышенные тарифы за сверхурочную погрузку зерна.

На основе выборочного обследования, проведенного среди зерновых трейдеров (табл. 1) была проведена оценка затрат (2014 г.) на транспортировку и оформление документации, необходимой для продвижения зерна с внутреннего элеватора до основных пограничных станций. Следует отметить, что за последние годы (2010–2014 гг.) транспортные расходы значительно повысились (на 20–25%).

Помимо оплаты высоких транспортных тарифов, зерновые трейдеры несут официальные затраты на получение различных разрешений, сертификатов прохождения, прохождения процедур таможенного оформления и другие расходы (неофициальные издержки). После расходов на погрузку-разгрузку зерна это вторая по величине статья нетранспортных расходов, которые несут экспортеры зерна.

Таблица 1

**Расходы экспортеров на продвижение зерна от внутреннего элеватора до станции выхода на экспортный рынок, долл. США/т**

Место экспортной отгрузки	Условия доставки	Расходы		Услуги порта	Всего расходов
		транспортные	прочие		
<b>Направление отгрузки зерна странам-импортерам</b>					
Аксарайская ж/д станция (Россия, Астраханская обл.)	DAF	25.9	10.8	-	36.7
порты Черного моря, Азербайджан и Грузия					
ж/д станция Тобол (Кустанайская обл., Северный Казахстан)	DAF	8.1	10.8	-	18.9
порты Черного и Балтийского морей, страны ЕС, страны Среднего и Ближнего Востока					
порт г. Актау (юг, Западный Казахстан)	FOB	45.6	10.8	14.0	70.4
Иран, Азербайджан и Грузия					
станция Сарыгаш (Южный Казахстан)	DAF	29.3	10.8	-	40.1
Узбекистан, Туркменистан, Иран, Афганистан и Таджикистан					
станция Луговая (Южный Казахстан)	DAF	23.6	10.8	-	34.4
Кыргызстан					
ж/д станция Достык (юг, Восточный Казахстан)	DAF	23.1	30.4	-	53.5
Китай и Юго-Восточная Азия					
Примечание: DAF – условия поставки груза в место назначения; FOB – условия поставки груза на борт судна, железнодорожного вагона, автотранспорт.					

Таблица 2

**Транспортные расходы между внутренней станцией и внешним рынком (2011–2014 гг.)**

Приграничный пункт	Условия поставки	Фрахтовая ставка через		Оплата за услуги порта	Всего
		Россию	Украину/ Латвию/Китай		
<b>Страны импортеры</b>					
Азов (Россия)	FOB	45,9	-	20,0	65,9
Турция, Иордания и страны ЕС					
Вентспилс (Латвия)	FOB	85,3	11,0	16,0	112,3
Северная Африка и страны ЕС					
Херсон (Украина)	FOB	63,0	21,0	20,0	104,0
Турция, Северная Африка и Средний Восток					
Новороссийск (Россия)	FOB	49,1	-	25,0	74,1
Турция, Северная Африка и Средний Восток					
Ляньюньган (Китай)	FOB	-	57,0	12,0	69,0
Япония, Южная Корея, Юго-Восточная Азия					
Сарахс (Туркменистан)	DAF	42,0	-	-	42,0
Иран					
Наушки (Монголия)	DAF	73,5	-	-	73,5
Монголия					
Примечание: FOB – условия поставки груза на борт судна, ж/д вагона, автотранспорт; DAF – условия поставки груза в место назначения.					
Источник: Аналитический центр экономической политики в АПК по данным МСХ РК					

Например, расходы экспортных поставок в Китай оценены в 30,4 дол. США/ т, или в три раза больше, чем по другим направлениям экспорта зерна, т. к. Китай применяет фитосанитарные ограничения на казахстанское зерно, провозимое по его территории, что негативно влияет на конкурентоспособность поставок казахстанского зерна на тихоокеанско-азиатские рынки (Япония, Корея, Китай, Малайзия и пр.). Китай использует также нетарифные барьеры, применяя требование транспортировки пшеницы в мешках, а не насыпью. Похожие требования к условиям поставки зерна применяют Афганистан, Пакистан. Данные условия связаны со спецификой реализации и переработки зерна на их внутренних рынках.

Международные зерновые трейдеры не признают паспортов (сертификатов) качества, выданных казахстанскими независимыми аккредитованными лабораториями, и предпочитают иметь сертификаты международных сюрвейерских компаний, которые выполняют анализы по международным стандартам в оснащенных современным оборудованием лабораториях. По этой причине казахстанское зерно с клейковиной 23% реализуется зерновыми трейдерами в третьи страны по международным сертификатам с клейковиной 26% и более. В результате зерновые трейдеры получают дополнительную прибыль от реализации высококачественной пшеницы, а казахстанские производители недополучают долю своей прибыли.

Заключительный этап экспортного пути поставки зерна – от внутренней станции выхода на экспорт из Казахстана до экспортного рынка. В табл. 2 представлены транспортные расходы на поставку зерна от основных казахстанских пунктов выхода на экспорт до основных зарубежных рынков сбыта зерна.

К сожалению, направления казахстанского экспорта постоянно меняются. Так, начиная с 2013 г. значительно сократились отгрузки через черноморские порты России и Украины из-за насыщения регионального рынка сбыта со стороны этих стран и жесткой межгосударственной конкуренции. Поэтому возникла острая необходимость диверсификации направлений сбыта зерна. В этой связи перспективность приобретают южное и западное направления логистики. АО «Национальная компания «Продовольственная контрактная корпорация» (АО «ПКК») ведет работу по нескольким перспективным направлениям сбыта продукции с целью создания эффективных логистических маршрутов для экспорта казахстанского зерна.

Все инвестиционные проекты в юго-западном направлении (Азербайджан, Иран) напрямую связаны с программой развития зернового терминала в порту Актау (Казахстан), который является базовой точкой инновационных проектов в области экспорта зерна. После ввода в эксплуатацию зернового терминала в г. Амирабад будет создана транспортно-логистическая цепочка для экспорта зерна на рынок Ирана и стран Ближнего Востока. В планах АО «ПКК» задействовать терминалы в портах Актау и Амирабада для выхода казахстанской пшеницы в рамках SWAP-операций на рынки третьих стран через южные порты Ирана в Персидском заливе.

Приоритетным направлением в стратегии продвижения экспорта зерновых ресурсов на южном и западном направлениях является строительство элеваторного комплекса с мельницей в Мангистауской области (станция Бейнеу). Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства компаниями – участниками Зернового союза Казахстана. Ввод в эксплуатацию элеваторного комплекса с мель-

ницей позволит обеспечивать перевозку зерна и муки автомобильным и железнодорожным транспортом в Узбекистан, Туркменистан и Афганистан. В результате реализуется завершающий этап создания транспортного коридора в акватории Каспийского моря, реализуется морской маршрут для поставок зерна в Иран, а также улучшаются условия для увеличения экспорта казахстанского зерна в направлении Туркменистана и Афганистана (через станцию Бейнеу).

Перевалка казахстанского зерна через Актауский порт в направлении порта в г. Баку является наиболее оптимальным маршрутом поставок зерна в Азербайджан. В настоящий момент одним из главных препятствий, мешающих развитию экспорта через Каспий, является применение экспортного тарифа на железнодорожные перевозки в направлении порта Актау, что повышает стоимость казахстанского зерна и делает его неконкурентоспособным по сравнению с российским и украинским зерном. При применении внутреннего тарифа транспортировки зерна, идущего на экспорт через порт Актау, будут созданы реальные экономические предпосылки для увеличения грузопотока в направлении Азербайджана и Грузии.

Транспортные расходы по-прежнему являются основными затратами при экспорте продукции, что препятствует их сбыту [15]. На фоне снижения цен на зерно происходит рост инфраструктурных издержек (транзакционных затрат) экспорта зерна (например, рост железнодорожного тарифа с прошлого года на 10–15%, увеличение себестоимости производства, затрат на хранение, перевалку).

Основные экспортные перевозки зерна и зернопродуктов осуществляются, главным образом, железнодорожным транспортом. Казахстанский парк вагонов-зерновозов составляет 5,2 тыс. шт. Однако такое количество вагонов-зерновозов не может обеспечить растущие потребности зерновых трейдеров в период массовых отгрузок зерна и при росте экспортного потенциала зерна к 2020 г. до 10 млн. т. Здесь необходимо учитывать время выбытия и оборота вагонов с территории Казахстана при отправке вагонов на территории сопредельных государств, а также несвоевременный возврат вагонов. Необходимо принять меры по обновлению вагонов-зерновозов, отработавших нормативные эксплуатационные сроки.

В первую очередь проблема касается транспортной логистики. До 2012 г. АО «Казахстан темир жолы» (КТЖ) передавало весь грузовой парк вагонов-зерновозов в свое дочернее предприятие АО «Казтемиртранс» (КТТ). С появлением нового казахстанско-российского железнодорожного зернового оператора АО «Астык Транс» сотрудничество России и Казахстана может стать более мобильным, способным наладить четкую работу логистики и исправить все старые недочеты. Во-первых, это положительная синергия усилий ранее конкурировавших между собой компаний «РусАгроТранс» и «КазТемирТранс». Во-вторых, значительное увеличение транспортных средств, обслуживающих казахстанский рынок. В-третьих, это внедрение новых логистических технологий, таких как маршрутизация зерноперевозок, позволяющих сократить как время на перевозку сыпучих грузов, так и транспортные затраты, ликвидировать дефицит подвижного состава, прежде всего в межгосударственном сообщении. Кроме того, установление единой ценовой политики в сфере перевозок зерна повысит стабильность тарифов на перевозку для грузовладельцев.

В дальнейшем необходимо добиться снижения транспортных издержек за счет предоставления

сквозных ставок с учетом портовых сборов, применения рациональных логистических схем товародвижения, попутной загрузки, изучения конъюнктуры рынка транспортных услуг. Обновление железнодорожного вагонного парка новыми современными типами зерновозов с повышенным объемом и другими улучшенными техническими характеристиками будет содействовать продвижению и расширению экспорта казахстанского зерна на новые рынки сбыта.

Основная инновационная бизнес-идея состоит в изменении существующей повагонной технологии на технологию построения логистической системы маршрутных поездов (зерновозов) и гарантированном обеспечении всех железнодорожных перевозок казахстанского зерна более эффективным путем. Согласно экспертной оценке, формирование маршрутных поездов позволит сократить оборот вагонов почти в два раза, повысить показатель статистической нагрузки, снизить расходы на ремонт вагонов, сократить удельные издержки. В результате организации перевозки меньшим количеством подвижного состава большего количества зерна снимет напряженность на наиболее перегруженных участках транспортно-логистической сети.

На практике альянс АО «Русагротранс» (РАТ) и АО «Казтемиртранс» (КТТ) не дает должного синергетического результата. КТТ искусственно создает различные преграды – от непредоставления вагонов зерновозов до отправки их по длинным маршрутам. Нестыковки по предоставлению вагонов зерновозов ведут к тому, что срываются экспортные поставки в морских портах отгрузки зерна. Помимо задержек с поставкой вагонов повысились тарифы на железнодорожные перевозки, рост их составил 7–8 долл. США/т. Парадоксальная ситуация заключается в том, что российская сторона транспортные ставки не поднимает, а КТТ внутри страны – увеличивает, в результате чего и наблюдается рост транспортных тарифов в рамках ТС и ЕЭП. Такая несогласованность требует унификации транспортных тарифов в рамках Единого Экономического Пространства.

Большой организационной проблемой в транспортной логистике является отсутствие «открытости» на сайте КТТ по маршрутам. Дополнительные 100 км дают КТТ значительную прибыль от перевозки зерна. По оценкам грузоотправителей, потери от данной политики составляют 1–2 долл. США/т.

Значительная протяженность доставки продукции до конечных потребителей – одна из основных логистических проблем [16]. Так, при поставке в страны Средней Азии (Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Афганистан) перевозка зерна осуществляется через станцию Сарыгаш (Южный Казахстан), в связи с этим образуется большая загрузка железнодорожного узла, обеспечивается низкая пропускная способность транспортных коридоров. Высокая концентрация грузов в одном месте не позволяет быстро перемещать зерно и зернопродукты за пределы страны, т. к. скапливаются грузы по внутренним поставкам, вследствие чего пропускная способность значительно падает.

При транспортировке в южном направлении (Грузия, Турция, Египет, Тунис, Марокко) проблемы транспортной логистики заключаются в высоких транспортных тарифах на перевозку зерна, искусственно создаваемых препятствиях с российской стороны на уровне хозяйствующих субъектов. Сложный механизм регулирования транспортных отношений не позволяет оперативно решать транзитные вопросы по перевозке грузов на территории РФ. Так, до послед-

него времени транспортная компания «Русагротранс» согласовывала план перевозок казахстанского зерна по территории России только если логистические услуги на территории Казахстана будут осуществлять российская компания, которая взимает комиссию за свои услуги в размере 20 долл. США/т. Налицо протекционизм и лоббирование узкогрупповых интересов российской стороны. В связи с этим значительно возрастают транспортные расходы при экспорте зерна через черноморские и балтийский порты.

В настоящее время в Каспийском море в части морских перевозок зерновых ресурсов из порта Актау (Казахстан) в направлении Азербайджана и Ирана используются морские сухогрузные судна, принадлежащие этим странам, которые имеют высокую степень физического и морального износа: до перевозок зерна они использовались для транспортировки черных металлов и других сыпучих грузов (стройматериалы, гравий, песок и пр.) и сейчас небезопасны с точки зрения фитосанитарной и радиационной безопасности. Кроме того, транспортировка зерна устаревшими сухогрузами приводит к удорожанию стоимости страхования перевозки и повышает страховые риски.

Развитие сети зерновых терминалов на перспективных направлениях казахстанского экспорта и их эффективное функционирование необходимо увязывать с развитием собственного морского судоходства, так как Казахстан теряет на морских перевозках. Предложение поставок зерна с доставкой до морских портов покупателя будет более привлекательным для импортеров зерна и окажет стимулирующее воздействие на экспорт зерна. В настоящее время назрела необходимость приобретения собственных морских судов для транспортировки зерна, для чего необходимо выделить из республиканского бюджета средства для закупа танкеров-сухогрузов.

Рационализация инфраструктуры экспорта зерна предполагает развитие транспортной логистики по всем направлениям сбыта. Так, в юго-восточном направлении одним из перспективных направлений экспорта казахстанского зерна является Китай. В настоящее время завершено строительство железнодорожного зернового терминала на приграничной территории Китая (Синьзянь, Уйгурский Автономный Район) на железнодорожном переходе ст. Достык – Алашанькоу (МЦПС «Хоргос»). Годовая пропускная способность терминала составляет 500 тыс. т, включая элеватор мощностью единовременного хранения 25 тыс. т зерна.

В юго-западном направлении изучается возможность строительства зернового терминала в порту Черного моря (РФ, п. Тамань). По сравнению с черноморскими портами Украины маршрут транспортировки казахстанского зерна до порта Тамань на 1000 км ближе. Здесь важное значение имеет то, что груз пересекает только одну границу (РК – РФ), маршрут проходит по территории страны с единым таможенным пространством (ТС, ЕЭП). В перспективе такой транспортный коридор имеет возможность стать основным маршрутом экспорта казахстанского зерна в страны ЕС, Ближнего и Среднего Востока и Северной Африки.

**Выводы.** При сбыте казахстанского зерна (пшеницы) серьезные трудности вызывают инфраструктурные ограничения (недостаток информации, нехватка емкостей на элеваторах, транспортных средств и др.) и плохие дороги, которые увеличивают транзакционные издержки. Серьезным вопросом является резкое увеличение издержек производства, рост затрат на последующих стадиях товародвиже-

ния, повышение рыночных цен на сельскохозяйственную продукцию, продовольственные и промышленные товары и сервисные услуги.

В технологической цепочке товародвижения негативное влияние оказывают терминальные элеваторы и ХПП при отгрузке зерна, издержки по продвижению зерновых ресурсов в общих транзакционных затратах составляют до 20%. На фоне снижения реализационных цен на зерно происходит рост инфраструктурных издержек (транзакционных затрат) по сбыту зерна (рост железнодорожного тарифа на 10–15%, увеличение себестоимости производства, затрат на хранение, перевалку).

Для развития экспорта зерна на приоритетных направлениях необходимо выстраивать рациональные транспортные маршруты и формировать экспортную транспортно-логистическую инфраструктуру с учетом волатильности мирового рынка зерна. Приоритетом в активизации экспорта является создание мощной производственной и логистической инфраструктуры на Каспийском и Черном морях, способной обеспечивать растущие потребности казахстанского экспорта зерна в этих и других направлениях сбыта продукции.

С целью снижения системных рисков зерновые терминалы необходимо увязать в единое технологическое целое – производственную и транспортно-логистическую инфраструктуру с мельничными перерабатывающими комплексами, что позволит выходить на потенциальные рынки указанных стран не только с зерновым сырьем, но и с готовой продукцией, имеющей постоянный стабильный платежеспособный спрос со стороны участников внешней торговли.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Программа по развитию агропромышленного комплекса в Республике Казахстан на 2013–2020 гг. (Агробизнес-2020). – Астана, 2012. – 20 с.
2. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. «Казахстанский путь – 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» // Казахстанская правда – 2014. – № 11 (27632). – С. 1–3.
3. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф; сокр. пер. с англ., науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евненко. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
4. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Дональд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс. – М.: Олимп-Бизнес, 2001. – 640 с.
5. Бродецкий Г.Л. Моделирование логистических систем. Оптимальные решения в условиях риска / Г.Л. Бродецкий. – М.: Вершина, 2006. – 376 с.
6. Кристофер М., Пэк Х. Маркетинговая логистика / М. Кристофер, Х. Пэк. – М.: Технологии, 2005. – 200 с.
7. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки: [учебно-практ. пособие] / В.М. Курганов. – М.: Данков и К, 2003. – 252 с.
8. Лайонс К., Джиллингем М. Управление закупочной деятельностью и цепью поставок / К. Лайонс, М. Джиллингем; 6-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2005.
9. Линдере М.Р., Фирон Х.Е. Управление снабжением и запасами. Логистика / М.Р. Линдере, Х.Е. Фирон. – СПб.: Виктория плюс, 2002. – 768 с.
10. Лукинский В.С., Малевич Ю.В. Методический подход к снижению издержек в цепях поставок / В.С. Лукинский, Ю.В. Малевич // Вестник ИНЖЭКОНА. Сер. Экономика. Вып. 5 (32). – СПб.: СПбГИЭУ, 2009.
11. Харрисон А., Ремко В.Х. Управление логистикой: Разработка стратегии логистических операций / А. Харрисон, В.Х. Ремко; пер. с англ. под науч. ред. А.Е. Михейцева. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 368 с.
12. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / Дж. Шапиро; пер. с англ. под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2006. – 720 с.
13. Шатт Дж.Г. Управление товарными потоками: рук. по оптимизации логистических цепочек / Дж.Г. Шатт; пер. с англ. С.В. Кривошеина; науч. ред. А.Н. Тарашкевич. – Минск: Гревцов Паблишер, 2008. – 352 с.
14. Аграрный сектор Казахстана: экономическая и социальная модернизация / Под ред. Г.А. Калиева. – Алматы: КазНИИ экономики АПК и развития сельских территорий АО «КазАгро-Инновация», 2010. – 564 с.
15. Концепция создания Евразийской товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия (проект). – М., 2007. – 58 с.
16. Голубев А. Методологические основы внутрипродуктового и межотраслевого обмена в сельском хозяйстве / А. Голубев // АПК: экономика, управление. – 2009. – № 6. – С. 39–45.