

Университет Нархоз

УДК 658.7:339.564:633.1(574)

На правах рукописи

АБДРАХМАНОВА АКМАРАЛ ЖАРКИМБЕКОВНА

**Государственное регулирование системы логистики
в сфере экспорта зерна в Казахстане**

6D051000 - Государственное и местное управление

Диссертация на соискание степени доктора философии (PhD)

Научные консультанты:
доктор экономических наук,
профессор Куватов М.Р.
Michal Mervart, PhD

Республика Казахстан
Алматы, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ	3
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	4
ВВЕДЕНИЕ	5
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	12
1.1 Концептуальные основы государственного регулирования логистики экспорта зерна.....	12
1.2 Понятийный аппарат теории логистики, исследования основных элементов логистических систем внешнеторговых операций	25
1.3 Тенденции на международном рынке логистики экспортных операций.....	33
2 АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ И РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	41
2.1 Состояние и динамика развития экспорта зерна в Республике Казахстан.....	41
2.2 Анализ состояния и тенденций развития логистической инфраструктуры в сфере экспорта зерна в Казахстане.....	63
2.3 Анализ функционирования и регулирования логистики экспорта зерна.....	80
3 ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	92
3.1 Оптимизация маршрутов логистических схем доставки экспортного зерна.....	92
3.2 Перспективы развития логистики зернового экспорта на основе государственно-частного партнерства	110
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	125
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	129
ПРИЛОЖЕНИЕ А	136
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	148
ПРИЛОЖЕНИЕ В	151
ПРИЛОЖЕНИЕ Г	152

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящей диссертации использованы ссылки на следующие нормативные документы:

Послание Правительства Республики Казахстан. Стратегия «Казахстан-2050» - новый политический курс состоявшегося государства: утв. 15 декабря 2012 года, № 137.

Указ Президента Республики Казахстан. О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года: утв. 1 февраля 2010 года, № 922.

Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы: утв. 19 марта 2010 года, № 958.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года: утв. 31 января 2005 года, № 75.

Указ Президента Республики Казахстан. Государственная программа форсированного индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы: утв. 19 марта 2010 года, № 958.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом: утв. 21 июня 2011 года, № 682.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении программы по развитию агропромышленного комплекса в Республики Казахстан на 2013-2020 годы, «Агробизнес - 2020»: утв. 18 февраля 2013 года, № 151.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года: утв. 31 января 2005 года, №75.

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ХПП	-	Хлебоприемные предприятия;
FAS USDA	-	Иностранная сельскохозяйственная служба при Минсельхозе США;
РТЛС	-	Региональные транспортно-логистические системы;
МТЛЦ	-	Мультимодальные транспортно-логистические центры;
IGC	-	Международный совет по зерну;
FAO UN	-	Продовольственная и сельскохозяйственная организация при ООН;
МНЭ	РК	Министерство Национальной экономики Республики Казахстан;
-		
а/м	-	автомобильный;
ж/д	-	железнодорожный;
долл.	-	доллар США.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Реализация Казахстаном политики дальнейшей либерализации экономики требует переосмысления сложившегося механизма регулирования внешнеэкономической деятельности, роли государства в данном механизме, понимании возможностей, издержек и выгод регулирования. В свете этого возрастает роль государственного регулирования логистических процессов. Успешной реализации этой роли способствует государственное регулирование внешнеэкономических потоковых процессов с учетом особенностей логистического подхода в зерновой отрасли.

В решении этой задачи сделано уже немало шагов. Но действующий в Республике Казахстан механизм государственного регулирования внешнеторговых процессов еще полностью не сформирован и характеризуется фрагментарностью, несовершенством законодательной и нормативно-правовой базы; недостатками в области таможенно-тарифного регулирования, несовершенством методов государственного регулирования экспортно-импортных операций. Эти проблемы ясно высвечиваются в сфере экспорта зерна.

Казахстан стал традиционным участником мирового рынка зерновых продуктов. Стабильные урожаи и высокие качественные характеристики казахстанской пшеницы способствовали позиционированию Казахстана в качестве одного из ведущих мировых экспортеров зерна и муки. Прогнозная динамика показателей баланса казахстанского зернового рынка указывает на возможности увеличения объемов производства и экспорта зерна и выхода на новые рынки сбыта.

В Послании Президента Республики Казахстан «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства» подчеркивается о необходимости масштабной модернизации сельского хозяйства, особенно в условиях растущего глобального спроса на сельхозпродукцию [1].

Перед агропромышленным комплексом Казахстана поставлена масштабная задача - к 2020 году повысить валовой сбор зерновых культур до 21,1 млн. тонн, обеспечить стабильный экспорт зерна и муки в зерновом эквиваленте и довести его до 9,1 млн. тонн [2].

В соответствии с данным приоритетным направлением принята Программа развития агропромышленного комплекса страны «Агробизнес - 2020», направленная на финансовое оздоровление, развитие государственных систем обеспечения субъектов агропромышленного комплекса, повышение эффективности систем государственного регулирования отрасли, поддержку экспорта продукции [3].

Проведенный анализ организационно-экономического механизма регулирования логистики во внешнеэкономической деятельности позволяет сделать вывод о том, что, процесс его формирования в Казахстане не завершен и будет приводить к появлению новых условий и предпосылок для развития логистических процессов.

Развитие конкурентоспособного рынка логистических услуг, создание интегрированных логистических систем – важнейший фактор экономического роста современного Казахстана.

Неотработанность механизма управления экспортно-импортными товарными потоками не дает полную картину всей сложности эволюционного развития в условиях рыночной экономики. Внешнеэкономическая деятельность Республики Казахстан, во многом определенная новыми мирохозяйственными связями, осложнена не сформировавшимся логистическим подходом к регулированию потоковых процессов. Изучение этих проблем и составляет актуальность выбранной нами темы диссертационной работы.

Как показывают исследования, в Республике Казахстан собственный объем производства зерна не только обеспечивает внутренние потребности страны, но и с каждым годом увеличивает зерновой экспортный потенциал страны. Для усиления позиций рынка зерна в международной торговле важную роль играют степень развития логистической инфраструктуры зернового рынка, возможность кооперации и развития логистики в части торговли, хранения и снабжения участников зернового рынка, высокая чувствительность к инструментам государственного регулирования, зависимость от емкости отечественного и зарубежного рынка.

Вступление Казахстана во Всемирную торговую организацию стимулирует комплексное развитие инфраструктуры товародвижения потоков зерна. Решение совокупности задач в данной области осложняется тем, что логистическая инфраструктура зернового рынка развивается не системно.

Выполнение задачи, поставленной президентом, – войти в пятерку крупнейших стран мира по экспорту зерна, невозможно при сложившемся уровне развития транспортно-логистической инфраструктуры экспорта зерна.

В современном мире расширение масштабов деятельности государства и усиление его роли в экономической сфере имеет устойчивую тенденцию. Процессы формирования интегрированных структур на рынке транспортно-логистических услуг сопровождаются проблемами привлечения инвестиций, в том числе на основе государственно-частного партнерства, разработки системы ценообразования и тарифообразования на транспортные и логистические услуги, организации потоков денежных средств при оказании этих услуг.

Разрешение данных проблем должно опираться на государственную политику в области создания и модернизации инфраструктурной составляющей зернового экспорта, важным компонентом которой должна стать консолидация ресурсов государства и частного логистического бизнеса. Актуальность вопроса и недостаточная изученность вопросов государственного регулирования системы логистики в сфере экспорта зерна в Казахстане предопределили выбор темы диссертационного исследования и рассматриваемый в нем круг вопросов.

Степень разработанности проблемы. Государственное регулирование системы логистики в сфере экспорта зерна, требующее комплексного решения многих экономических, организационных и правовых вопросов исследовалась ведущими учеными экономистами Казахстана и зарубежных стран.

Фундаментальный методологический вклад в концепцию функционирования рыночного хозяйства и роли государства в экономике внесли А. Смит, Д. Риккардо (создатели классической школы политической экономии), Дж. Кейнс и его последователи Л. Клен, Р. Модильяни, П. Самуэльсон, Р. Солоу, Д. Тобин, Дж. К. Гэлбрейт (концепция «свободного рынка»), М. Фридмен (неоклассическая теория), А. Пигу, Ф. Хайек, В. Ойкен, Л. Эрхард (неолиберализм), Д.К. Гэлбрейт, Д. Бьюкенен (институциональное направление) и др.

Изучению отдельных вопросов совершенствования системы государственного регулирования агропромышленного комплекса экономики, затрагивающих развитие как глобального зернового рынка, так и региональных посвятили российские ученые-экономисты М.М. Гурова, И.А. Головкин, А.В. Баранова, А.А. Огневой, И.И. Афанасьева, Л.И. Абалкин, А.И. Алтухов, А.Г. Белозерцев, А.Н. Березкин, В.Р. Боев, В.А. Бутковский, В.П. Василенко, А.С. Васютин, Д.Ф. Вермель, А.В. Гордеев, В.А. Грачева, А.Н. Жигалов, Ю.А. Кочергина, А. Н. Мищенко, В. И. Подсвилов, А.В. Толмачев, А.И. Трубилин, казахстанские ученые-экономисты А.А. Сатыбалдин, Н.А. Баранова, Ж.Т. Кульчицкой и других.

Теоретическая база исследований проблем обменно-распределительного механизма товарного рынка, логистики внешнеторговых потоковых процессов представлен в трудах таких российских ученых, как С.В. Дэльза, Я.А. Батыгова, О.А. Митько, Н.Г. Плетневой, М.Р. Родионовой, И.В. Яхнеевой, А.А. Огневой, Н.Н. Новоселовой, Д.К. Евлоева, В.А. Сергеева.

Вопросы государственного регулирования экономики Казахстана нашли публичное освещение в научных работах казахстанских ученых К.А. Сагадиева, Н.К. Мамырова, Ж.О. Ихданова, О.С. Сабдена, Н.К. Нурланова, Р.Б. Жакуповой, Р.А. Алшанова и др.

В сельскохозяйственной науке логистика сельского хозяйства или аграрная логистика, ставит важные вопросы логистики зернопроизводства и зернового товародвижения. Уже глубоко исследованы экономические, организационные и правовые вопросы регулирования. Малоизученными остаются вопросы взаимосвязи зернопроизводства, логистики, а также регулирования внешнеторговых потоковых процессов, поэтому проблемы государственного регулирования системы логистики в сфере экспорта зерна требуют своего исследования. Их научная актуальность, практическая значимость и проблемы предопределили выбор темы исследования, постановку его цели и формулировку задач.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационного исследования состоит в обосновании основных направлений государственного регулирования системы логистики экспорта зерна в Казахстане и разработке научно-обоснованных предложений и рекомендаций по мерам их реализации.

Для достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

- исследовать институциональные основы государственного регулирования логистики экспорта зерна;

- сформировать и уточнить понятийный аппарат теории логистики и исследовать основные элементы логистических систем внешнеторговых операций;

- выявить тенденции развития логистики экспортных операций на международном рынке;

- выделить особенности функционирования зернового рынка и проанализировать такие основные показатели экспорта зерна, как динамика его объемов, структура, география поставок, наличие логистической инфраструктуры, качество и конкурентоспособность казахстанского зерна на мировом зерновом рынке;

- раскрыть основы развития логистической инфраструктуры в сфере экспорта зерна;

- провести анализ наиболее эффективных методов административного и экономического воздействия при осуществлении государственного регулирования в сфере экспорта зерна;

- предложить меры по оптимизации маршрутов логистических схем доставки экспортного зерна;

- разработать комплекс мероприятий по повышению эффективности государственного регулирования логистикой зернового экспорта на основе государственно-частного партнерства.

Объект исследования. Направления и принципы государственного регулирования системы логистики в сфере экспорта зерна в Казахстане.

Предмет исследования. Экономические отношения, возникающие при организации, регулировании системы логистики в сфере экспорта зерна в Казахстане.

Теоретико-методологическую основу исследования составили фундаментальные положения, исследованные в трудах ведущих казахстанских и зарубежных ученых в области мировой экономики. Это особенно касается проблем современных интеграционных процессов и роли государства в регулировании внешнеторговых отношений. Большое внимание уделено и неоклассической концепции внешней торговли, в частности, вопросам международной конкуренции, а также внешнеэкономическим аспектам развития зернового рынка, функционирования и развития зернового хозяйства в современных условиях. В диссертационной работе использованы абстрактно-логический, монографический, графический, экономико-статистический, экономико-математический методы исследований.

Информационная база. Исходные данные составляют статистическая информация Комитета по статистике Министерства национальной экономики, Министерства сельского хозяйства, транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан, Международного совета по зерну и Продовольственной и сельскохозяйственной организации при ООН, аналитические обзоры зернового рынка и годовые отчеты АО «НК «Продкорпорация», научных статей и отчетов по сходной тематике в периодических изданиях научно-исследовательских центров, издательств Казахстана, материалы научных

семинаров и конференций, различные программно-целевые документы, а также материалы, статьи и отчеты Интернет-ресурсов.

Научная новизна исследования. В процессе исследования получены следующие результаты, представляющие научную новизну:

1 Сформированы теоретические и методологические положения логистики экспорта зерна как объекта государственного регулирования.

2 Разработана Концепция развития логистики зернового экспорта, включающая экономические, административные и информационные меры и механизмы государственного регулирования рынка зерна.

3 Уточнено определение термина «Логистика» применительно к осуществлению экспортной деятельности, предложена авторская трактовка.

4 Выявлены особенности развития объектов инфраструктуры экспортно – логистического комплекса на основе многомерного статистического анализа проведенного с помощью пакета «STATISTICA» и показаны его перспективы.

5 Предложены рациональные логистические схемы доставки зерна на экспорт с целью конкурентного позиционирования на мировом рынке и наиболее перспективные рынки сбыта зерна на основе проведенной классификаций стран-импортеров по объему и стоимости поставки продукции.

6 Разработаны предложения по совершенствованию мер государственного регулирования на повышение эффективности логистического потенциала экспорта зерна на основе механизма государственно-частного партнерства.

7 Предложено создание специализированного института (служба по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур) в структуре действующего Национального агентства по экспорту и инвестициям АО «KAZNEX INVEST» в целях повышения эффективности государственного управления системой логистики зернового экспорта.

Основные положения, выносимые на защиту.

1 Методология государственного регулирования логистики экспорта зерна, представляющая комплекс государственных мер по оценке внешнеторговых потоковых процессов, стимулирования внешнеэкономической деятельности, защите от иностранной конкуренции.

2 Концепция развития логистики зернового экспорта, обеспечивающая эффективное управление системой логистики с использованием административно-экономических методов регулирования (экономические меры, меры по созданию институциональной базы, меры информационной поддержки).

3 Методика оценки лицензированных хлебоприемных предприятий на основе многомерного статистического анализа, позволяющая выявить основные факторы, сдерживающие развитие логистики зернового экспорта и принять меры по модернизации и строительству логистической инфраструктуры в сфере экспорта зерна на основе механизма государственно-частного партнерства.

4 Кластеризация стран-импортеров зерна по объему и стоимости поставок продукции с целью определения экономической целесообразности направления

поставок в страны и их требования к объемным, качественным и ценовым показателям.

5 Оптимальные логистические схемы доставки зерна, позволяющие диверсифицировать экспортные маршруты на новые рынки сбыта продукции с учетом минимизации логистических затрат и качества продаваемого зерна.

6 Расширение институциональной структуры по повышению эффективности государственного управления системой логистики зернового экспорта путем создания специализированного органа (службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур), позволяющий интегрировать отдельные звенья цепи зернового экспорта (хранение-транспортировка - сбыт).

Теоретическая и практическая значимость. Научно-практический характер исследования дает все основания для его применения в разработке отраслевых программ, содержит рекомендации по повышению эффективности взаимодействия полномочных субъектов в сфере экспорта зерна.

В исследовании выявлен потенциал методов управления и определено их место в системе государственного регулирования. Предложения и выводы автора могут быть полезны в формировании концепции государственного регулирования логистики в сфере экспорта зерна, так как идеи работы отвечают требованиям экономической безопасности государства. Некоторые положения диссертации могут также использоваться в подготовке обучающихся по специальности 5В051000 «Государственное и местное управление».

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения и результаты диссертационного исследования были представлены вниманию научного сообщества в докладах и выступлениях автора на международных и региональных научных конференциях, межвузовских и внутривузовских научно-практических семинарах и конференциях, где получили положительную оценку.

Основные результаты и практические рекомендации исследования были доложены автором на международных научно-практических конференциях и изложены в опубликованных научных статьях по теме исследования.

Результаты, полученные автором в части исследования оптимизации маршрутов логистических схем доставки экспортного зерна внедрены в деятельность АО «НК «Продкорпорация», функционирующий на зерновом рынке на протяжении нескольких десятков лет.

Публикации. Основные положения диссертационного исследования отражены в 9 публикациях, общий объем которых составляет 5,6 п.л., в том числе 1 статья в журнале, входящем в международную базу цитирования «Scopus», 4 статьи в журналах, рекомендованных Комитетом по контролю в сфере образования МОН РК, 4 статьи в сборниках международных научно-практических конференций.

Структура диссертационной работы и логика исследования, определены общей концепцией, целью и вытекающими из нее задачами. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

1.1 Концептуальные основы государственного регулирования логистики экспорта зерна

Глобализация мирового хозяйства, рост взаимозависимости национальных экономик коренным образом меняют роль государства в экономике страны, определяют новый уровень внешнеэкономической политики. Это относится ко всем странам мирового хозяйствования, так как от каждой из них зависит положение в мировой экономике. В целях обеспечения конкурентоспособности страны, «государство обеспечивает определенность и целостность территориального пространства хозяйствования, отлаживает международные связи хозяйственной системы страны, защищает положение ее субъектов на мировом рынке» [4]. Правительственные органы занимаются поддержкой национальных производителей и экспортеров, защищают их интересы на глобальном уровне.

При этом, важной составляющей внешнеэкономической деятельности страны является политика в отношении внешней торговли и экспорта. Именно с позиций взаимовыгодной внешней торговли необходимо рассматривать экспортную политику государства касательно тех или иных товаров, в том числе и товарного зерна. Производство и распределение зерна на внутренних и внешних рынках во многом связано с вопросами логистики его хранения и перевозки.

На сегодняшний день проблемы формирования и развития логистики экспорта зерна в стране выдвигаются в число приоритетных задач и требуют глубокого осмысления рыночной трансформации системы логистики в сфере экспорта зерна, выработки системного подхода к организации цепи поставок, выстраивания инфраструктуры, обеспечивающей экспорт зерна. Вопросы логистики хранения, перевозки и экспорта зерна невозможно решить без государственного регулирования и поддержки. Единый материальный поток зерновых продуктов должен управляться, и активная поддержка государства может сделать этот процесс системным.

Российский ученый-экономист И. Ушачев считает, что «...на зерновом рынке должен присутствовать эффективный государственный регулятор, цель которого – обеспечение социальной стабильности и интересов всех участников рынка, а не извлечение максимальной прибыли. Также на этом рынке должны присутствовать кооперативные системы» [5].

Говоря об одном из наиболее неоднозначных и сложных вопросов, регулировании логистики, можем отметить, что в экономике, основанной на централизованном распределении финансовых, материальных и других ресурсов, теоретическими разработками ученых в области фундаментальных и прикладных наук уже были заложены основы логистической концепции. Но они были жестко привязаны к существовавшей системе управления. Реализация

логистической концепции не достаточно была подкреплена экономическими интересами общества.

Необходимо заметить, что долгое время существовала лишь одна точка зрения на этот вопрос. Приемлемым считалось жесткое административное регулирование логистики экспортно-импортной деятельности на базе государственного плана. С переходом к рыночной экономике возобладало мнение, что роль государства должна быть сведена чуть ли ни к минимуму путем быстрой либерализации этой сферы хозяйственной деятельности. Практический опыт реформирования показал, что такая точка зрения не совсем верна. Глобализация мирового рынка, интенсивный научно-технический прогресс и процессы дальнейшего международного разделения труда повышают ответственность государства за освоение и внедрение рыночных механизмов в практику. Лишь к середине девяностых годов пришло понимание того, что государству принадлежит ведущая роль в обеспечении конкурентоспособности страны на всех уровнях.

В начале девяностых годов произошли изменения внешнеполитических и внешнеэкономических приоритетов Казахстана, который вошел в мировое сообщество как страна, развивающая свободный рынок. Правительством Казахстана были предприняты действия по реорганизации системы внешнеэкономического регулирования, путем либерализации условий внешнеторговой деятельности. Однако, последствия необоснованного подхода к модели рыночной организации экономики, основанной на либерализации экономики, сокращении уровня государственной поддержки реального сектора экономики, привели к ухудшению структуры экспорта, потере казахстанскими экспортерами внешних рынков.

Некоторые исследователи полагают, что именно несформированный рынок требует вмешательства государства в процесс его функционирования. Мировой опыт показывает, что рыночные механизмы благоприятно воздействуют на экономику лишь в обстоятельствах относительно стабильных, в условиях устойчивого функционирования рынка. Но при формировании рынка (что мы называем «создание рынков в процессе их развития») роль государства как выразителя общественных интересов объективно возрастает» [6].

Абсолютно открытых, либерализованных экономик в мире почти не существует. Открытая экономика требует существенного вмешательства государства при формировании механизма ее осуществления на уровне разумной достаточности. Так, М.Р.Базоева, например, отмечает, что правительства зарубежных стран с рыночным типом хозяйства, исходя из национальных интересов, регулируют международный оборот ресурсов с помощью различных мер, включая и чисто административные [7].

В основе теоретических концепций государственного регулирования экономики лежат следующие наиболее распространенные трактовки:

- неоклассическая, подразумевающая автоматизм регулирования рыночной системы. Авторы этой идеи полагают, что экономические кризисы либо вообще невозможны при капитализме (Дж. С. Милль, Д. Рикардо), либо

они носят случайный характер, и система свободной конкуренции способна самостоятельно их преодолевать (Ж.Ш. Сисмонди, Р. Родбертус) [8];

- кейнсианская исходит из необходимости вмешательства государства в деятельность рынка, особенно в кризисные периоды.

Основоположникам теоретической концепции свободного рынка является основатель классической школы политической экономии Адам Смит.

А. Смит считал, что государство, вмешиваясь в экономическую жизнь субъектов рыночного хозяйства, порождает систему неравенств, негативно влияющих на развитие стран. Государство оказывает неблагоприятное воздействие: «...во-первых, ограничивая конкуренцию в некоторых промыслах..., во-вторых, усиливая конкуренцию в других промыслах сравнительно с тем, что было бы при естественных условиях, и, в-третьих, стесняя свободный переход труда и капитала от одного промысла к другому и с одного места на другое» [9].

Классическая концепция исходит из того, что рынок – это саморегулирующаяся система, государство своим вмешательством только нарушает экономическое равновесие рынка, которое он сам устанавливает посредством постоянных отклонений от точки этого равновесия.

Концепция «свободного рынка» была развита современными экономистами-неоклассиками и неолибералами.

Неоклассическое направление ограничивает стихию свободного рынка, восприняв основополагающие принципы классической доктрины. Данное направление допускало лишь косвенное вмешательство государства в экономику как регулятора рыночных отношений. Прямое регулирование допускалось как чрезвычайное, временное, лишь для поддержания конкуренции в случае усиления монополий. В целом, такой тип взаимодействия государства с экономикой можно обозначить как ситуативно-косвенный.

Неолибералы считают, что государство должно обеспечивать условия для нормальной конкуренции и контроль там, где конкуренция снижается.

Институционально-эволюционное направление является теоретическим предшественником кейнсианской концепции государственного регулирования экономики, согласно которой принцип невмешательства государства в экономику сменяется принципом государственного регулирования.

Особенную роль в появлении теории государственного регулирования экономики Дж.М. Кейнса сыграл мировой экономический кризис в 1929-1933 годах XX столетия, названный Великой депрессией, когда со всей очевидностью выявились проблемы государственного регулирования экономики. Первым увидел и осознал их Дж. М. Кейнс. В своей экономической теории он с принципиально новых позиций обосновал необходимость государственного регулирования экономики, доказал, применяя новый методологический подход, что «классическая теория приложима лишь к случаю полной занятости» [10], как предельному случаю возможных состояний равновесия.

Кейнс определил, что неустойчивость экономики связана с дисбалансом роста реального дохода и совокупного потребления, производным от

психологических закономерностей поведения производителей и потребителей. Его рекомендации, воспринятые правительствами многих стран, способствовали укреплению устойчивых тенденций экономического роста, что обеспечило изменение структуры экономики и общества в целом [11].

Впоследствии на основе теории Кейнса возникла теория государственного воздействия на рыночную экономику. Сторонники этой теории утверждают, что регулятором является механизм, включающий в себя как рыночную тенденцию к равновесию, так и государственную экономическую политику. Последователь учения Дж. Кейнса Н. Беверидж доказал, что без государственного вмешательства в экономику невозможно достижение макроэкономической устойчивости [12].

Своей идеей, что «государство должно осуществлять ряд функций государственного контроля и регулирования, используя совокупность инструментов – государственное предпринимательство, финансово-бюджетное, кредитно-денежное, внешнеторговое регулирование и регулирование доходов» большой вклад в теорию государственного воздействия на экономические системы внес П. Самуэльсон [13].

Наряду с концепцией экономического регулирования – «кейнсианством», в экономической теории сегодня широко распространены монетарная модель и теория, получившая название «монетаризм». В основе концепции монетаризма, основателем которой является М. Фридмен, лежит положение о том, что «априори рынки конкурентны, и рыночная система в состоянии автоматически достигать макроэкономического равновесия». Монетаристы призывают к минимизации вмешательства государства в экономику, допуская лишь проведение фискальной политики» [14].

На современном этапе изложение проблем государственного регулирования экономики приведено в большее соответствие с реальными тенденциями последнего времени в мировой и казахстанской экономике. Казахские реформы поставили острый вопрос в обществе о роли и функции государства в современных условиях. В период разгосударствления, на первом этапе реформ, решения сложнейших экономических и политических проблем виделось в усвоении и реализации одной позиции. В политической среде главенствовало одно мнение, что рынок как саморегулирующийся механизм приведет экономическую систему страны в равновесное состояние, отвечающее современным мировым тенденциям и закономерностям. Однако практика реформ доказала, что роль государства усиливается в переходные периоды, для этого есть объективные причины. В последующем был найден компромиссный вариант, опирающийся на квалифицированную развитую рыночную экономику и государственному регулированию. Сказанное позволяет заключить, что поиск эффективных механизмов и инструментов государственного регулирования на современном этапе хозяйственных изменений продолжается.

Казахские ученые Н.К. Мамыров и Ж.О. Ихданов отмечают, что изучение опыта взаимодействия государства и бизнеса в странах с рыночной экономикой, в том числе в Казахстане, позволяет определить, основные

тенденции развития механизма государственного регулирования экономических процессов [15]:

- государственное регулирование направлено на достижение и сохранение национальных конкурентных преимуществ экономики;
- широкое распространение получила практика использования контрактной системы. Применение разных форм организации государственных заказов и закупок позволяет вовлечь частный бизнес в реализацию государственных программ;
- государственная координация экономических, в том числе логистических процессов;
- активная деятельность государства по созданию условий хозяйствования для отечественных предпринимателей с целью повышения конкурентных преимуществ национальной экономики на мировых рынках, стимулирования негосударственной поддержки частного бизнеса и роста конкурентоспособности фирм, решающих крупномасштабные задачи;
- сфера государственного регулирования в области социальной политики – доходы, цены, занятость, трудовые отношения, охрана труда и т.д.;
- в условиях усиления интеграционных процессов в мировой экономической системе государство все больше внимания уделяет регулированию внешнеэкономической деятельности хозяйствующих субъектов, разработке эффективных принципов внешнеторговой политики страны.

Мировым опытом подтверждено, что принципы кейнсианской модели «инвестиции – сбережения – деньги» и принципы неоклассицизма успешно применяются в регулировании внешнеторговых потоковых процессов. В то же время наиболее последовательными являются те специалисты в области экономической теории, которые считают, что вопрос о степени государственного влияния на экономику в значительной мере зависит от сформированности рыночного механизма в стране, от его дееспособности и эффективности регулирующих функций [15].

Важно подчеркнуть, что государственное регулирование как экономическая деятельность не заменяет механизм рыночной экономики, а только выступает дополняющим его фактором. Вместе с тем, минимально необходимые границы регулирования реального рынка вызваны потребностями современного производства и общества.

Анализ содержания теоретико-практического опыта и современных методов государственного регулирования внешнеторговых потоковых процессов в Казахстане показывает, что государственное регулирование наиболее отчетливо проявляется в системе действующих законов. В целях совершенствования механизма государственного регулирования внешнеторговых потоковых процессов в стране:

- отменены административные («правительственные») барьеры в выходе на внешний рынок, за исключением тех, которые защищают интересы национальной безопасности;

- снижено число котируемых и лицензируемых экспортных товаров и осуществлен переход к тарифным методам регулирования внешнеторговой деятельности;
- были приняты меры по упорядочению экспорта стратегически важных товаров;
- разработана и утверждена нормативно-правовая основа государственного регулирования внешнеторговой деятельности, включая таможенно-тарифное регулирование, нетарифные методы регулирования;
- создана собственная таможенная служба, установлены таможенные границы.

Несмотря на все предпринятые меры, действующий в Республике Казахстан механизм государственного регулирования экономических процессов пока еще не совсем отлажен, не преодолено несовершенство и несогласованность законодательства. Как результат, проявляются недостатки, тормозящие эффективное осуществление внешнеторговой деятельности в стране. Это в первую очередь:

- несовершенство законодательной и нормативно-правовой базы;
- недостатки в области таможенно-тарифного регулирования в качестве основного механизма регламентирования;
- несовершенство методов государственного регулирования экспортно-импортных операций. Принятая в 2010 году перспективная концепция по мерам косвенного регулирования экспорта товаров не дала эффекта и утратило силу [16].

Логистика экспорта зерна обладает присущей только ей сложностью. Особую проблему составляет ситуация, когда развитие логистики экспорта зерна значительно опережает ее регулирование со стороны государства и его институтов. Основанием для сказанного выступают экономические исследования таких авторов, как Н.К. Мамыров и Ж.О. Ихданов. В частности, они пишут: «Для нынешнего состояния рынка зерна характерны диспропорции между спросом и предложением на отдельные виды продукции, между материально-технической базой производства, хранения, транспортировки, переработки и потребностью в ней, между инфраструктурой и возможностями сбыта зерна на внутреннем и внешнем рынках, а также между государственными формами и методами регулирования производства и сбыта зерна и рыночными условиями хозяйствования» [15].

На взгляд автора, российский ученый А. Алтухов затрагивает и обозначает современные тенденции производства и экспорта зерна [17]. Так, для улучшения сложившейся ситуации необходима разработка концепции логистики экспорта зерна с учетом логистических подходов и принципов, опирающихся на объективный анализ состояния зернового рынка и транспортно-логистической инфраструктуры.

По мнению И.И. Афанасьевой, «в основу системной методологии организации экспортно-ориентированной зерновой отрасли должна быть положена определенная концепция, опирающаяся на методологическую и научную базу логистики» [18].

Концепция государственного регулирования логистики экспорта зерна предполагает выявление и достижение целей, разработку общетеоретических и специфических принципов управления, регулирующих инструментов и механизмов. При этом, регулирование должно обеспечить эффективное функционирование логистики экспорта зерна в области обеспечения национальной безопасности и экономической целесообразности и комплексный набор критериев эффективности и оценочных показателей.

Автором проведена систематизация механизмов государственного регулирования внешнеэкономической деятельности, которая представлена в соответствии с рисунком 1, разработанный автором.

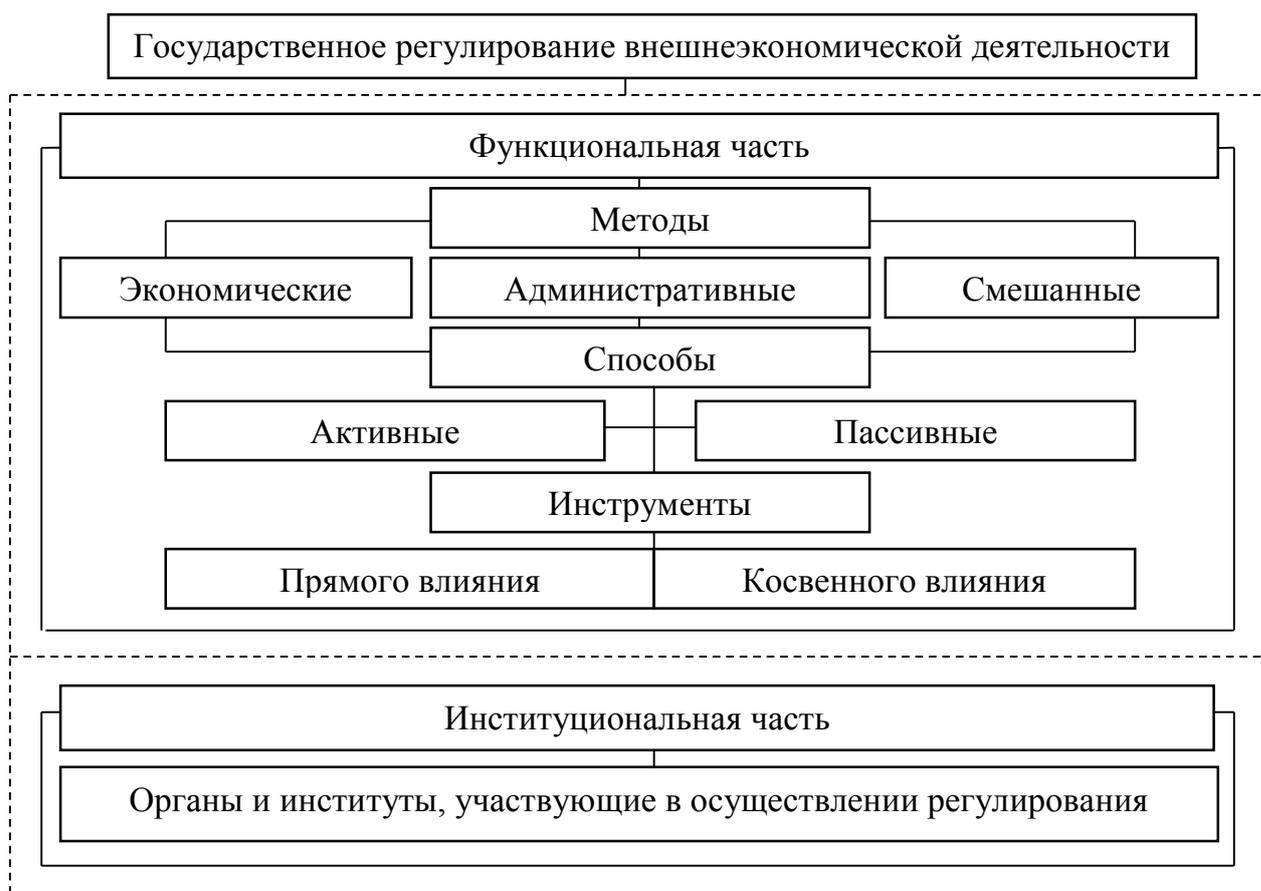


Рисунок 1 – Систематизация механизмов государственного регулирования внешнеэкономической деятельности

Цели государственного регулирования внешнеэкономической деятельности установлены и закреплены на законодательном уровне. В Республике Казахстан они закреплены в Законе РК «О регулировании торговой деятельности» [19]. Сформировавшийся на данный момент механизм регулирования внешнеэкономической деятельности нацелен на:

- защиту казахстанского рынка и экономических интересов;
- обеспечение экономической безопасности Республики Казахстан;
- развитие национальной экономики при осуществлении внешнеторговой деятельности;

- обеспечение эффективной интеграции экономики Республики Казахстан в мировую экономику.

Как показывают исследования, негативные последствия рыночных реформ и несовершенство механизма государственного регулирования проявились в неэффективном функционировании логистики экспорта зерна. С точки зрения влияния на сквозной материальный поток схема управления экспортно-импортными потоковыми процессами была разработана без учета логистической информационной системы. В этой связи возникает объективная необходимость формирования концептуального подхода к регулированию процессов функционирования логистической системы, меняющего экономическую модель ее развития.

По мнению автора, в качестве основных целей регулирования логистикой экспорта зерна могут быть выделены:

- систематизация логистических процессов в экспортных операциях движения товарного зерна;
- устойчивое позиционирование экономической стабильности на мировом рынке;
- защита интересов субъектов экспортной деятельности на рынке зерна;
- обеспечение устойчивости экспортных поставок зерна традиционным и новым рынкам сбыта на основе эффективно функционирующих логистических процессов.

Содержание методологии государственного регулирования логистики экспорта зерна представлено в соответствии с рисунком 2, составленный автором.



Рисунок 2 – Содержание методологии государственного регулирования логистических процессов в сфере экспорта зерна

Характер и содержание общих и специфических принципов наиболее полно раскрываются в процессе формирования и функционирования логистики экспорта зерна. Авторская классификация универсальных принципов регулирования логистики экспорта зерна представлена в соответствии с рисунком 3, разработанный автором.

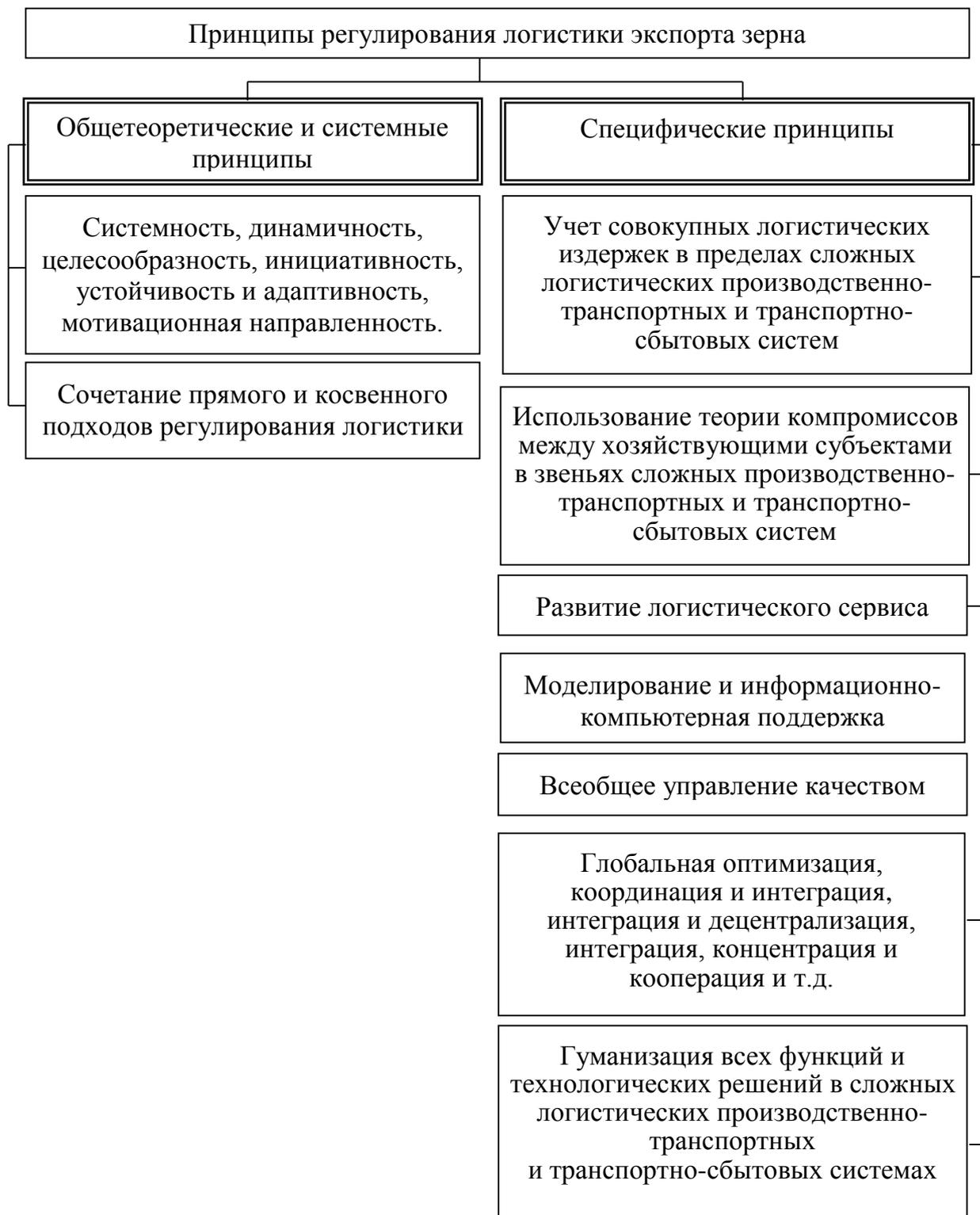


Рисунок 3 – Методологические принципы регулирования концепции логистики

Управление внешнеторговыми потоковыми процессами – важная научная проблема. Сегодня перед казахстанскими исследователями остро стоит вопрос глубокого изучения специфики этого управления, включая выработку его методологических принципов. В отечественной и зарубежной науке, несмотря на все разнообразие точек зрения на принципы управления внешнеторговыми потоковыми процессами, они не раскрывают в полной мере специфику логистики экспорта зерна, и в связи с этим не выработаны единые, обязательные принципы регулирования системности и непрерывности. Это требует разработки новой системы принципов регулирования логистикой экспорта зерна, что позволит оптимизировать управление логистической системой и повысить ее эффективность.

В основе системы лежит три уровня методологических принципов регулирования концепции логистики страны. Это общетеоретические и общесистемные принципы, методологические принципы регулирования взаимодействия субъектов логистической системы, а также принципы управления коммерческой деятельностью предприятий как объектами логистического управления.

К основным общетеоретическим и общесистемным принципам, необходимым для реализации логистической концепции взаимодействия потоковых процессов, следует отнести принципы единства, существенных связей, целостности, адаптивности и др.

Методологические принципы управления взаимодействием потоковых процессов характеризуются развитием логистического сервиса, моделированием и информационной поддержкой, также использованием теории компромиссов между субъектами логистических процессов. К принципам управления коммерческой деятельностью предприятий, как объектами логистического управления, можно отнести учет совокупных логистических издержек в пределах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем и глобальную оптимизацию, координацию и интеграцию и др.

Недостаточно разработанная Национальная концепция развития логистики зернового экспорта и продуманной стратегии в отношении экспорта товарного зерна на уровне Правительства РК снизило уровень конкурентоспособности отечественного зерна на мировом рынке. Экономические реформы в этой сфере шли от периода ужесточения государственного регулирования внешнеэкономической деятельности к периоду его ослабления, что оказало самое непосредственное влияние на динамику и структуру экспорта зерна. Общий курс на либерализацию внешней торговли стал возможен из-за недооценки административных регуляторов экспорта и, зачастую, к преждевременному отказу от их использования. Несовершенная система зерновой логистики и ее инфраструктуры тормозят развитие экспортного потенциала зерна и продуктов его переработки. Это приводит к неконкурентоспособности главного товарного сырья сельского хозяйства страны в условиях прогнозируемого увеличения спроса на зерновые продукты на международном рынке.

Основными методами государственного регулирования внешнеторговой деятельности в нашей стране, согласно Закону РК «О регулировании торговой деятельности», являются таможенно-тарифное регулирование (реализуемое посредством применения импортного и экспортного тарифов) и нетарифное регулирование (осуществляемое, в частности, путем квотирования и лицензирования). Реализация мер по регулированию логистики экспорта зерна предполагает использование инструментов прямого и косвенного воздействия. По мнению автора, национальная Концепция развития логистики зернового экспорта должна включать меры и механизмы государственного регулирования рынка зерна, в том числе экономические меры, меры по созданию институциональной базы, также меры информационной поддержки в соответствии с рисунком 4, разработанным автором.



Рисунок 4 – Концепция государственного регулирования логистики экспорта зерна

Также, по нашему мнению, на государственное регулирование системы логистики влияют ресурсы регулирования, которые в перспективе будут

дополняться преимущественно участием в этом процессе некоммерческих и общественных организаций, государственно-частных партнеров и государственных корпораций [20]. Они в значительной мере могут содействовать развитию эффективного логистического обеспечения рассматриваемой отрасли путем применения административно-экономических методов регулирования.

Рассматриваемая нами Концепция может иметь правовую, техническую, экономическую, политическую, социальную составляющие. Указанные методы и инструменты при их эффективном использовании позволят выстраивать сквозной материальный поток зерновых продуктов. В свою очередь хозяйственные структуры этого потока будут влиять на развитие логистической системы и станут инструментами ее реализации. Поэтому необходимы новые методологические подходы к формированию концепции логистики, созданию инструментов ее реализации с повышенным весом в них логистической составляющей. Однако пока недостаточно изучены бесконечные варианты (подвергающиеся группировке), на основе которых могут быть реализованы технологии в различных логистических схемах с учетом конъюнктуры рынка.

Макроэкономическая среда, во многом задаваемая государством, помогает в выборе многочисленных вариантов снабженческой и сбытовой логистики и самой логистической технологии. Общеизвестно, что возможности отдельного производителя зерновых ограничиваются стандартными логистическими каналами, и только государство может обеспечить их доступность и повысить эффективность глобального сквозного потока с точки зрения интересов национальной экономики и отдельного сельскохозяйственного товаропроизводителя, что крайне необходимо для формирования системы комплексного регулирования развитием логистики и товарными рынками.

Одна из основных целей государства – создание условий и механизмов для внедрения инноваций в сквозной логистический поток. Это требует создания совокупности таких предпосылок, как методы и инструменты государственного регулирования, механизмы их реализации.

Таким образом, государство может управлять, только имея регулируемую систему с эффективной логистической составляющей. В этом суть Концепции, которая должна реализовываться через инструментарий логистики, регулирующий сквозной материальный поток зернопродуктов и мощно влияющий на его функционирование. Усиление мер государственного регулирования логистики во внешнеэкономической деятельности, диктуемое состоянием экономики Республики Казахстан, требует создания эффективной системы государственного регулирования, включающей все методы, в том числе административные. С решением этой задачи можно ожидать, что логистика во внешнеэкономической деятельности Казахстана будет эффективно функционировать в общенациональных интересах и способствовать укреплению позиций страны на мировом рынке зерна.

1.2 Понятийный аппарат теории логистики, исследования основных элементов логистических систем внешнеторговых операций

Анализ отечественного законодательства свидетельствует о том, что в нем не закреплён понятийный аппарат логистики, отсутствуют правовые нормы в области логистической деятельности, и чтобы понимать основные черты логистической системы, необходимо охарактеризовать само понятие «логистика».

В совокупности проблем логистики общими для них являются вопросы управления материальными и соответствующими им информационными, финансовыми и другими потоками.

Общепринятое официальное определение этого термина было сформулировано и принято на Первом Европейском конгрессе по логистике, проходившем в Берлине с 20 по 22 марта 1974 года. Логистикой назвали «учение о планировании, управлении и контроле движения материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах» [21].

Изучив несколько десятков определений термина «логистика» [22-27], отметим, что зарубежная литература в понятие логистики включает весьма ограниченный круг операций. Они сводятся к процессу управления движением и хранением сырья, частей, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте, начиная с момента уплаты денег поставщикам до момента получения денег за доставку готовой продукции потребителю (принцип уплаты – получения денег). Главная цель логистики характеризуется как «нужная продукция в нужном месте, в нужное время, при нужных затратах и в нужном состоянии» [28].

За последнее десятилетие логистика приобрела большое значение и, по мнению А.И. Семененко, «логистика» – это, прежде всего, определенное прогрессивное мышление, методология процесса сквозной организационно-аналитической оптимизации сложных целенаправленных, в том числе слабоструктурированных систем, каковыми можно представлять любые организационно-экономические, коммерческие, производственно-коммерческие, производственно-хозяйственные и иные подобного рода потоково-процессные виды деятельности» [29].

По мнению Б.А. Аникина «логистика – это наука об управлении потоковыми процессами в экономике» [30]. В публикациях профессора В.И. Сергеева «логистика» отождествляется с процессом управления. По его мнению, логистика – это «...интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса» [31]. В рамках данного представления логистика по сути выступает элементом менеджмента.

В учебном пособии «Логистика», написанном коллективом авторов под руководством В.И. Маргуновой, дано определение логистики в широком и узком смысле.

Логистика (в широком смысле) – это наука об управлении материальными и связанными с ними потоками (информационными и

финансовыми) в определенной экономической системе для достижения стоящих перед данной системой целей с оптимальными затратами ресурсов.

Логистика (в узком смысле, с позиций бизнеса) – это процесс интегрированного управления потоками товарно-материальных ценностей и связанных с ними потоками информации, финансов и услуг, способствующий достижению корпоративных целей организации с оптимальными затратами ресурсов [32].

Л.Э. Еремеева в учебном пособии «Транспортная логистика» определяет логистику как «процесс управления движением и хранением сырья, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщикам до момента получения денег за доставку готовой продукции потребителю» [33].

В исследованиях О.В. Блейхера логистика рассматривается как направление хозяйственной деятельности, заключающейся в управлении материальными потоками в сферах производства и обращения, а также как междисциплинарное научное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности движения материальных потоков. В то время как профессор Ф.С. Гордон дает такое определение: «логистика – научные разработки и хозяйственная практика по координации складирования и транспортного обслуживания» [34].

Кроме того, ученый-экономист Л.С. Федоров в тезисах доклада «Логистика в капиталистических странах» дал весьма узкое определение: «логистика — новое направление научно-практической деятельности, характеризующее в целом управление материальными потоками и соответствующими информационными потоками» [35].

Обзор литературных источников по данной проблематике позволяет сформулировать вывод о том, что в определении логистики многие авторы сходятся в ее трактовке по двум направлениям, признавая логистику как научную дисциплину и прикладной инструментарий интегрированного управления материальными потоками и связанными с ними финансовыми и информационными потоками.

По мнению диссертанта, в определениях логистики можно найти ее отождествление с материальным менеджментом, с центральной операционной функцией в рыночной экономике, которая включает планирование по направлению и контролю движения материальных потоков в увязке с системой информации.

Все приведенные определения, каждое по-своему, верно определяют роль логистики в экономике, в деятельности предприятия. Вместе эти определения, на наш взгляд содержат достаточно полную характеристику выполняемых логистикой функций. Тем не менее, этот перечень определений логистики не является полным, что закономерно, т.к. логистика очень многогранна и по мере социально-экономического прогресса, развития теории и практики управления дополняется новыми чертами. Так, в операционном управлении логистикой называют «процесс», в маркетинге она существует в виде «логистического канала», в управлении материальными потоками она является синонимом

«цепи поставок», при удовлетворении потребительского спроса ее аналогом являются «цепи спроса», при рассмотрении приращения стоимости ее синонимом становится «цепь ценностей».

На современном этапе нет четкого определения логистики применительно к внешнеэкономической деятельности стран. Так, по мнению автора, в современных условиях под термином «Логистика» применительно к осуществлению экспортной деятельности следует понимать, процесс последовательного и поэтапного движения материальных и сопутствующих ему потоков от пункта производства до пункта потребления на региональном, национальном и международном рынках.

Безусловно, что основными рациональными потребителями являются те организации и предприятия, и те страны, которые смогли правильно и оптимально использовать логистические процессы, как следствие, получают конкурентные преимущества, как при работе на региональном, национальном уровне, так и во внешнеэкономической деятельности.

Учитывая только лишь исторический отрезок теории и практики логистики в гражданской деятельности (без длительной военной биографии логистики), можно найти множество подтвержденных литературой, документами, фактов ее эффективности, автоматически означающих ее неоспоримую необходимость. Поэтому государство, как весьма информированный, обладающий опытом и знаниями, субъект управления, осознает все преимущества, присущие логистике как отрасли знания и практики.

В целом процесс постиндустриального развития оказывает на логистику существенное влияние, так как эта сфера экономики прямо связана с такими явлениями постиндустриального мира как:

- широкое применение новых научных знаний;
- переход развитых и развивающихся стран на новые стандарты, а вместе с тем и на иные более наукоемкие технологии, что влечет за собой применение новых технологий и инноваций в логистике;
- информатизация логистических процессов;
- доступность средств связи и транспорта;
- высокий уровень образования и активное использование знаний в труде;
- улучшения по ведению логистического бизнеса и разумное использование трудовых ресурсов, как следствие рост компетенций персонала.

В результате функционирования системы логистики обеспечиваются «магистральные», также известные как потоковые процессы, лежащие в основе современной системы мировой экономики. В этой плоскости как раз в данной диссертации и рассматривается применение логистики, так как здесь есть возможность рассмотрения транспортной и складской логистики, используемой в экспорте казахстанского зерна, что составляет тему этой работы. В связи с этим, наше внимание акцентировалось на вопросах комплексного подхода к системе логистики зернового экспорта, что диктует необходимость изучения

функций логистической системы и особенностей рынка услуг логистики в условиях глобализации мировой экономики.

В логистике одним из наиболее важных является понятие «логистическая система», но ее устоявшегося определения нет ни в отечественной, ни в зарубежной литературе. Во всех определениях логистической системы дается начальное состояние и конечное, определяемое целью функционирования. А в логистической системе возможны промежуточные состояния, поэтому понятия логистическая система, логистический процесс, логистическая цепь являются равнозначными.

Любая логистическая система состоит из элементов-звеньев, через них проходит поток, а поэтому между звеньями действуют определенные функциональные связи. Каждое звено выполняет свою конкретную задачу, но в целом они работают на цель всей системы.

В работе В.И. Гиссина отмечается, что логистическая система управления качеством предусматривает логистизацию факторов, влияющих на уровень качества, т.е. интерпретирует проблему с позиции потоковой концепции [36].

Логистическая система – адаптивная система с обратной связью. Среди всех ее логистических функций оптимальной считается маршрут, по которому можно доставить логистический объект в кратчайшие сроки (или оговоренные сроки) с минимальными затратами ресурсов и минимальным вредом для объекта доставки. Выделяют макро- и микрологистические системы. На практике существуют три вида логистических систем [37]:

1) логистические системы с прямыми связями (материальный поток проходит непосредственно от производителя продукции к ее потребителю без посредников);

2) эшелонированные логистические системы (на пути материального потока присутствует как минимум один посредник);

3) гибкие логистические системы (движение материального потока от производителя продукции к ее потребителю может осуществляться как напрямую, так и через посредников).

Концепция управления логистическими процессами может быть реализована на основе применения классических принципов функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях. Автором представлены типы и функции логистических систем в соответствии с рисунком 5, составленным автором.



Рисунок 5 – Типы логистических систем

Макрологистическая система – достаточно крупная система управления материальными потоками. Она включает компании и организации промышленности, посреднические, торговые и транспортные организации различных ведомств, регионов одного государства или разных стран. Макрологистические системы создаются и успешно развиваются в межгосударственных программах при условии создания единого экономического и информационно-коммуникационного пространства – т.е. единого рынка без внутренних границ, таможенных препятствий в транспортировке товаров, капиталов, информации, трудовых ресурсов.

Микрологистическая система представляет собой класс внутрипроизводственных логистических систем. Состоящие из технологически связанных производств, объединенные единой инфраструктурой, они являются подсистемами макрологистических систем.

Распределение продукции как функция управления охватывает оперативную организацию потоков конечной продукции от предприятия-производителя к потребителям в соответствии с рисунком 6, разработанным автором.

Функции логистической координации сводятся к выявлению и анализу потребностей в материальных ресурсах различных фаз и частей производства; анализу рынков, на которых действует предприятие, и прогнозированию

поведения других источников этих рынков, обработке данных, касающихся заказов и потребностей клиентуры.



Рисунок 6 – Функциональная система логистики

Эффективное функционирование логистической системы является первостепенным необходимым условием успеха в условиях глобализации мировой экономики и ужесточения конкурентной борьбы. В каждой стране установлены конкретные параметры функционирования логистики, сформулированы базовые стандарты организации внешнеэкономического комплекса логистических услуг. Рынок услуг логистики включает в себя мировые грузопотоки, международные логистические системы, также мировую логистическую инфраструктуру, которые в полной мере описываются в соответствии с рисунком 7, составленным автором на основе исследований [38].

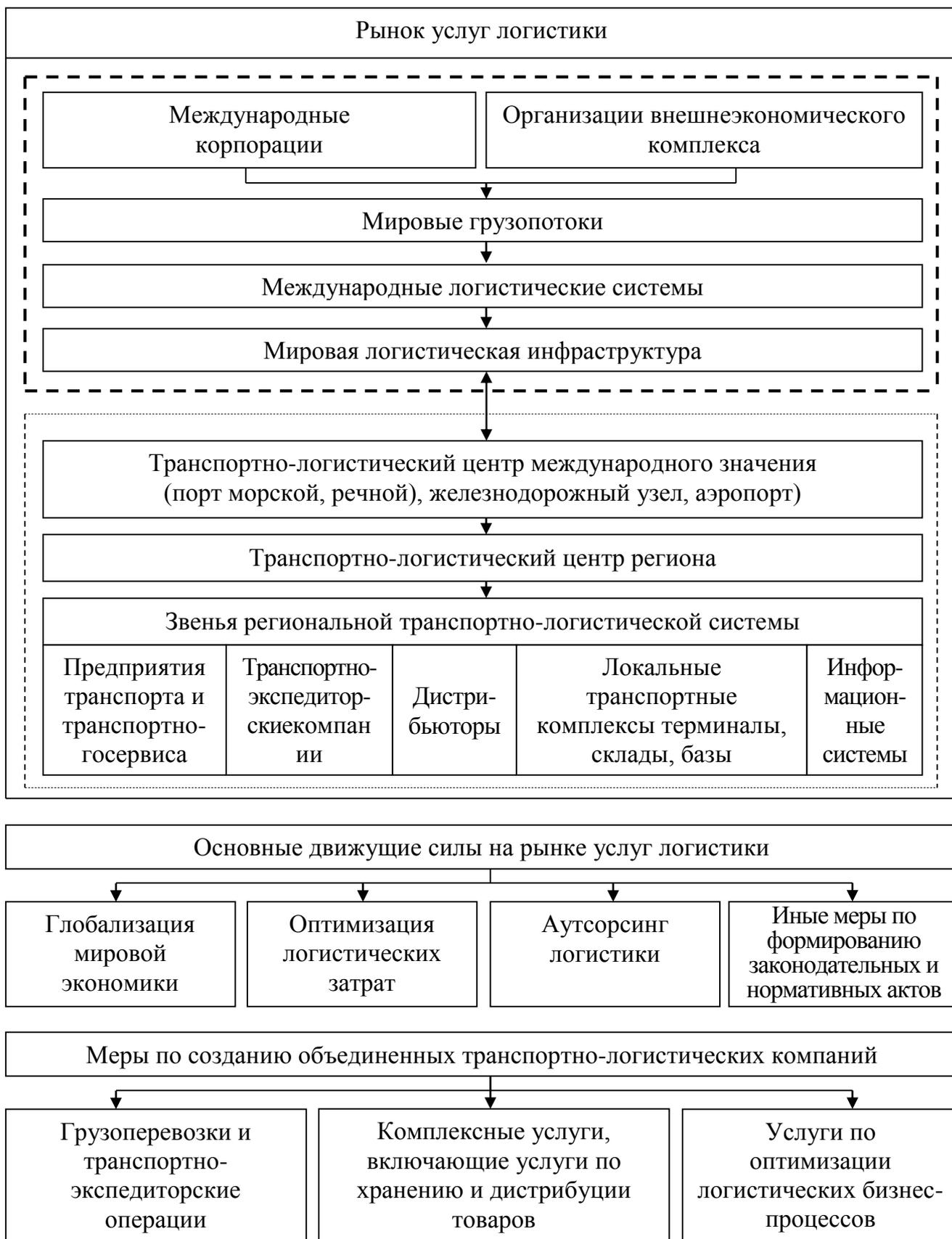


Рисунок 7 – Рынок логистики в условиях глобализации мировой экономики

Следует подчеркнуть, что в условиях глобализации мировой экономики базовые стандарты функционирования логистических систем достаточно

высоки, но тем не менее проблемы их совершенствования есть практически во всех странах. Особое значение в повышении требований к базовым стандартам и ожиданий клиентуры имеет научно-технический прогресс и множественность внедряемых инноваций. Это и определяет изменения, которые происходят в экономико-организационной системе осуществления логистических операций. Можно выделить три основные составляющие в формировании логистических цепей как на микро-, мезо- и макроуровнях.

Одна из них – совершенствование процесса управления материальными потоками в логистических системах. Так, в западной практике появился подход, который получил название «неизбыточная логистика» – leanlogistics [38]. В некоторых работах термин "leanlogistics" переводится как «тощая логистика». Этот перевод с английского языка звучит просто непонятно. Смысл данного подхода в том, что:

- используются короткие циклы планирования;
- сокращается время пополнения запасов;
- товарные запасы располагаются ближе к потребителям, тем самым появляется возможность быстрой их реализации;
- создаются специальные центры дистрибьюции;
- сокращаются размеры партий производимых и соответственно поставляемых товаров.

Эта тенденция называется также «операционным подходом», направленным на совершенствование множества операций в логистических системах.

Другой подход состоит в том, что логистика должна быть гибкой (agile logistics) и способной к быстрому реагированию на запросы потребителей, на внешние изменения их потребностей, это главное условие качественного обслуживания клиентуры.

Третий же подход концентрирует внимание на интеграции и синхронизации работы в рамках, действующих на национальном или международном уровне логистических систем. Этот подход можно назвать интегрированным (integrated logistics) [38]. Здесь максимальная эффективность достигается тесной координацией всех участников логистических систем.

Исходя из проведенного анализа можно заключить, что эффективность управления процессами в логистической системе должно рассматриваться в увязке с интегрированным подходом к процессам и ресурсам. Главной организационно-технической задачей является достижение более высокой устойчивости логистической системы на основе эффективного управления потоками и повышения надежности поставок. Главная цель любой из компетенций – это повышение ценности системы, т.е. грузам, которая выражается в полезности: формы, владения, места и вида.

Таким образом, единого для всех мнения о том, что такое логистика, нет, определения варьируются от одного ученого к другому. Автором было сформулировано понятие термина «Логистика» применительно к внешнеэкономической деятельности страны. Сегодня казахстанская экономика

активно интегрируется в общемировую систему международных экономических отношений, поэтому вполне закономерно требуется установление высокого уровня функционирования национальной логистической системы.

1.3 Тенденции на международном рынке логистики экспортных операций

Внешнеэкономическая деятельность мировой рыночной экономики опирается на достаточно эффективные принципиальные подходы и механизмы государственного регулирования. Но в этой сфере до сих пор сталкиваются две противоречивые тенденции – протекционизм (защита собственного производства от иностранной конкуренции) и либерализм (предоставление возможно большей свободы доступа зарубежных товаров и услуг на внутренний рынок). Государства постоянно ведут поиск компромисса между протекционистскими мерами и либерализацией внешнеэкономической деятельности резидентов и нерезидентов. За последние годы тенденция к либерализации внешней торговли несколько ослабла. Количество новых и более высоких устанавливаемых государствами барьеров в торговле между странами значительно превысило число отмененных и сниженных ограничений [39].

Для повышения конкурентоспособности производств, ориентированных на экспорт, особую ценность представляет изучение международного опыта, так как во многих странах мира внешняя торговля стала одним из ключевых факторов экономического роста.

Сегодня значение логистики в международных цепях поставок трудно переоценить. За рубежом эти интегрированные структуры имеют сложную, преимущественно сетевую, организацию с множеством потоковых процессов в едином информационном пространстве и объединяют различные по специализации субъекты рынка.

Как показывает практика внешней торговли, операции по перемещению товарно-материальных ценностей на мировом рынке дороже и сложнее, чем аналогичные операции на национальном рынке в сфере внутренней торговли. Так, по оценкам специалистов, затраты на перемещение материальных товаров в сфере международного товарообмена составляют порядка 25-35% от цены их продаж, а подобные затраты на внутреннем рынке не превышают 8-10% от стоимости товаров, предназначенных для отгрузки [40].

Опыт развитых стран показывает, что использование логистических систем ведет к сокращению транспортных расходов на 7-20%; затраты на погрузо-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15-30%; общие логистические издержки на 12-35%; ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20-40%; запасы ресурсов и готовой продукции снижаются на 50-100% [41].

Государству принадлежит важная роль в сокращении затрат времени и средств при осуществлении экспортно-импортных операций. Как показывает статистика, несовершенство законодательной базы в области таможенных

процессов нередко приводит к тому, что при пересечении материальными потоками границы страны времени затрачивается больше, чем на все другие этапы их движения.

Важно отметить, что в современных условиях логистика играет ключевую роль в индустриальном развитии государств. Не случайно правительства ряда стран сначала делали ставку именно на развитие логистики как основного фактора стимулирования индустриального развития [42]. Показателен и опыт в ряде развивающихся стран, где бурный экономический рост произошел благодаря развитой логистической системе.

Мировой опыт свидетельствует о том, что в настоящее время вместе с развитыми национальными системами логистики, сформирован и глобальный рынок логистических услуг, который в своем развитии прошел этапы: от отдельных видов услуг до предоставления многофункциональными логистическими посредниками широкого спектра услуг, включая комплексные услуги 3PL-операторов.

Мировой опыт показывает, что логистика является очень прибыльным направлением экономической деятельности. Оборот мирового рынка транспортной логистики экспертами оценивается в 2,7 трлн. долл. или примерно 1% мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики достигает 13-14% от ВВП.

В Ирландии этот показатель равен 14,2%, в Сингапуре – 13,9%, Гонконге – 13,7%, в Германии – 13,0% [43]. В Казахстане этот показатель составляет около 8%. Цифры зарубежных стран убеждают, что развитый рынок логистики является одним из важных источников формирования национального дохода.

Одним из приоритетных направлений исследования принципов и механизмов формирования и функционирования логистической системы является системное изучение передового опыта зарубежных стран, достигших наилучших результатов в данной сфере. Развитие логистической системы в мировом масштабе целесообразно рассмотреть в рамках «Индекса эффективности логистики» LPI (Logistic Performance Index) Всемирного банка. Данный индекс эффективности логистики основан на международном опросе экспедиторов и перевозчиков, которые оценивают «дружелюбность» отрасли логистики в государствах, где они работают, и торговых партнеров. Общий рейтинг состоит из индикаторов эффективности и компетентности логистических операций в стране, включая оценку процедур таможенного оформления, перемещения грузов, качества инфраструктуры, организации международных перевозок и пр.

Показатель LPI является наиболее важным составляющим транспортно-логистических систем многих развитых стран. В первую очередь, высокий показатель LPI способствует увеличению торгового потенциала страны: увеличению объема экспорта и импорта, повышению ВВП и ВНП за счет налаживания связей производителей и потребителей с международными рынками, экономическому росту ввиду снижения стоимости и цен, уменьшения транспортной составляющей в структуре товара. Развитая и менее затратная цепочка поставок играет большую роль в росте объема товаров.

Для сравнения позиций различных стран были выбраны те, которые стабильно удерживают свои позиции в рейтинге, показывают положительную динамику на протяжении нескольких лет. Например, целесообразно проведение сравнительного анализа таких стран как: Сингапур, Германия, Китай, постсоветских стран, в частности России, Украины, Азербайджана (таблица 1). По итогам Отчета Всемирного банка за 2014 год Казахстан в рейтинге LPI занял 88-е место среди 160 стран мира, что является довольно невысоким уровнем, он представлен в таблице 1, составленной автором на основе Отчета Всемирного банка «International LPI from 2007 to 2014».

Таблица 1 – Рейтинг эффективности логистической системы в странах мира в 2014 году, место

Страны	Место						
	эффективность таможни	качество инфраструктуры	простота организации международных перевозок	компетенции в логистике	возможность отследить грузы	соблюдение сроков	общий рейтинг LPI
Германия	2	1	4	3	1	4	1
Сингапур	3	2	6	8	11	9	5
Китай	38	23	22	35	29	36	28
Украина	69	71	67	72	45	62	61
Казахстан	121	106	100	83	81	69	88
Россия	133	77	102	80	79	84	90

Рейтинг «Индекса эффективности логистики» возглавила Германия. Развитие хабовой и терминальной сети внутри страны и в соседних регионах позволило Германии занять 1-е место в данном рейтинге. Германия в Европе считается образцовой страной по развитию транспортно-логистической системы. В ФРГ логистику внутри страны можно разделить на узловую и терминальную, что позволяет ей быть крупнейшим центром распределения грузопотоков. Благоприятное географическое расположение узла Фридевальд позволяет объединять и узлы, находящиеся за пределами Германии, с немецкими в единое целое, что повышает эффективность распределения грузов. Развитие транспортно-логистической системы Германии определяется следующими миссиями:

– экономическое развитие транспортно-логистической системы должно содействовать росту благосостояния граждан и конкурентоспособности страны, а также увеличению занятости населения;

– развитие транспортно-логистической системы должно отвечать требованиям экологической безопасности;

– развитие транспортно-логистической системы имеет большое социальное назначение, так как оно направлено в первую очередь на повышение мобильности граждан, что подразумевает их безопасность и достойные условия жизни и труда.

Направления транспортной политики Германии включают в себя такие элементы как:

- повышение мобильности населения;
- поддержание условий конкуренции для транспортных компаний;
- развитие транспортной инфраструктуры страны и интеграция в транспортные системы других стран.

Эффективность логистики в Сингапуре была достигнута путем внедрения принципа одного окна и электронного декларирования товаров и соответственно сокращения сроков прохождения таможенных процедур.

Успешный опыт индустриально-инновационного развития Сингапура во многом обязан своему выгодному географическому и морскому положению, а также безусловно эффективной логистике. Так, создание эффективной таможни за счет электронного декларирования товаров стало одним из ключевых факторов развития этой страны как мирового торгового узла. Метод логистического подхода к работе транспорта оправдал все усилия и затраты в применивших его странах, в том числе и в рассматриваемом рынке. Это демонстрирует как количественные показатели – повышение пропускной способности магистрального транспорта, так и качественные – повышение уровня жизни населения Сингапура.

По оценке Всемирного банка в 2014 году Россия заняла 90-е место из 160 стран по уровню развития логистической системы [44], улучшив свои позиции на 9 пунктов. Уникальное географическое и экономическое положение, большое количество сопредельных стран-соседей обуславливает огромный транзитный потенциал Российской Федерации. Система международных транспортных путей России состоит из: евроазиатского коридора по направлению «Север – Юг», «Транссиб» и «Северный морской путь», в том числе коридоры регионального значения – паневропейские транспортные коридоры №1 и 9, коридоры, объединяющие северо-восточные провинции Китая и Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Российская Федерация располагает разветвленной системой морских портов в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, железнодорожными сетями, судоходными путями, протяженной сетью автомобильных дорог. Комплекс международных аэропортов, воздушные пути, которых пролегают над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях, обеспечивают эффективное использование воздушного пространства для транзитных перевозок.

В настоящее время объем рынка транспортно-складской и управленческой логистики составляет примерно 48 млрд. долл., что значительно превышает показатели предыдущих лет [45]. Продолжается формирование крупных логистических холдингов, значительно расширяется

спектр транспортных услуг, а также растет объем операций. Самым важным фактором роста рынка логистических услуг по перевозке зерна является выход ведущих логистических провайдеров в российские и зарубежные регионы и наращивание логистическими компаниями собственных активов. На рынке складских услуг также отмечается появление крупных сетевых проектов.

В тоже время, Россия нуждается в модернизации транспортной инфраструктуры, в первую очередь портовой инфраструктуры, входящей в систему международных транспортных коридоров, которая позволила бы обеспечить беспрепятственное движение товаров и различных грузов.

Оценка эффективности логистики с 2007 по 2014 годов осуществлялась в 160 странах мира. Необходимо подчеркнуть, что оценка проводится 1 раз в два года в соответствии с рисунком 8, составленным автором на основе источника [46].

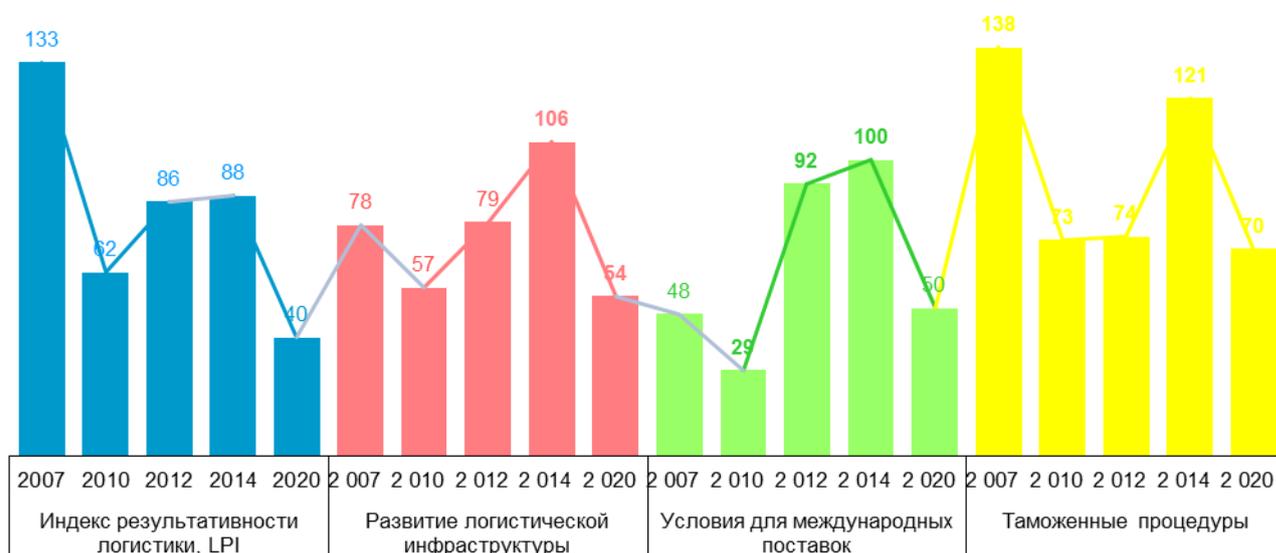


Рисунок 8 – Показатели результативности логистики (LPI) в Казахстане, рейтинг Всемирного банка и их прогноз на период до 2020 года

Причинами понижения позиции (на 26 пунктов до 88-го места) Республики Казахстан в данном рейтинге в 2014 году (по сравнению с 2010 годом) в первую очередь стало ухудшение простоты организации международных поставок товаров на «-71» позиции (с 29 до 100 место). В докризисные годы данный показатель находился на 129-м месте, но произошли колоссальные улучшения сразу на 100 позиций (до 29-го места) после мирового финансового кризиса в 2010 году, вследствие принятия ряда государственных программ по повышению сервиса логистических услуг, упрощению процедур пересечения границ.

Однако настоящее снижение рейтинга связано с неконкурентоспособностью казахстанских маршрутов ввиду высокой стоимости транспортных услуг (отсутствие закона о транспортно-

логистической системе), несовершенством законодательства в области транспортной логистики, несоответствием нормам международного права.

Также, Казахстан находится в числе стран с низкими показателями в рейтинге возможности отслеживания товара на протяжении всей цепочки поставок, понижение на 11 позиций (до 81 места) по сравнению с 2012 годом. Данный показатель обуславливается тем, что страна отстает в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспортной отрасли.

Кроме того, республика занимает одно из последних мест в рейтинге по развитию логистической инфраструктуры, снижение на 49 позиций (до 79 места) в 2014 году по сравнению с 2010 годом. Причиной снижения позиции явилась степень износа и старения основных фондов транспортной инфраструктуры, свыше 60%. К 2014 году в неудовлетворительном состоянии находится более 20% дорог республиканского значения и более 40% дорог местного значения. И то, что ограничивает экспортный потенциал страны – Казахстан располагает единственным морским торговым портом Актау, который находится в закрытом море и не имеет выхода к открытым морям, океанам. Но в целом, если сравнить данный показатель с 2007 годом, произошло улучшение на 32 позиции.

По показателю «Компетенция в логистике» наблюдается ухудшение на 9 позиций (до 84 места) по сравнению с 2012 годом. В 2011 году были созданы компетентные органы по вопросам транспортной логистики АО «Национальный центр развития транспортной логистики» и Управление транзитной политики и логистики, которых не было до 2011 года. Несмотря на эти изменения, данный показатель не растет. Одним из самых актуальных вопросов местного логистического рынка является, как мы выше отметили, малое количество вузов, имеющих лицензию по специальности «Логистика». Так, в Германии, занявшей в 2014 году 1-е место в рейтинге LPI, существует около 70 институтов и университетов по логистике и SCM (управление цепями поставок), не говоря уже о профильных факультетах вузов. В Казахстане же, на сегодняшний день подготовку логистов (бакалавриат) ведут всего несколько вузов. В Казахстане же, на сегодняшний день подготовку логистов (бакалавриат) ведут всего несколько вузов, в том числе Казахский национальный аграрный университет, Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Кызылординский государственный университет им. Коркыт Ата, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева, Международная академия бизнеса, Костанайский инженерно–педагогический университет, Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза и др. [47].

Усиливает отрицательную динамику деятельности и уровень эффективности таможенных органов, где произошло снижение на 48 позиций (с 73 до 121 места). Это явилось результатом ухудшения ключевых показателей, прежде всего – административные барьеры при процедурах таможенной очистки, состояние и качество инфраструктуры, недостаточное внедрение электронного документооборота и подачи таможенных документов. Ввиду

высокой стоимости систем отслеживания грузов на всем пути перевозки остается неразвитая система трекинга транспортных средств и грузов.

Единственный показатель, по которому сегодня наблюдается улучшение в рейтинге LPI, – это соблюдение сроков доставки, данный индекс улучшил свою позицию на 63, заняв 69 место по сравнению с 132 местом в 2012 году.

Если сравнить Республику Казахстан с промышленно развитыми странами, то для нее характерен высокий уровень логистических издержек (доля в ВВП), в том числе затрат на транспортировку.

По данным Комитета по статистике МНЭ РК валовой внутренний продукт Казахстана за январь-декабрь 2013 года составил почти 227 млрд. долл. [48], увеличившись на 6% по сравнению с 2012 годом. Вместе с тем, логистические издержки в Казахстане в 2013 году в среднем составили около 25% от ВВП (или примерно 57 млрд. долл.). На данном этапе можно сделать вывод о том, что снижение логистических издержек на 1% позволит сэкономить 57 млн. долл. в год. При этом, среднемировой показатель остается на уровне 11%. Например, в США и Канаде – 10%, странах ЕС на уровне 11% и т.д. [43].

В 2016 году в Индексе эффективности логистики Казахстан занял 77 место среди 160 стран мира, поднявшись на 11 позиций по сравнению с предыдущим отчетом и опередив страны постсоветского пространства, такие как Россия (99), Украина (80), Узбекистан (118), Беларусь (120), а также страны Ближнего Востока – Иран (96) и Грузия (130).

Методология оценки развития логистики Всемирного банка не единственная. В 2010 году исследовательским институтом «Transport Intelligence» (Великобритания) разработан индекс развития рынка логистики для стран с развивающейся экономикой (Emerging Market Logistics Index). Он отражает степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвесторов. Общий показатель индекса включает три промежуточных показателя: размер и динамика развития рынка, рыночная совместимость, развитие транспортных коммуникаций. В январе 2013 года был опубликован четвертый отчет развития рынка логистики в 45 странах с развивающейся экономикой. Передовые позиции в рейтинге принадлежат таким странам, как Китай, Индия, Саудовская Аравия, Индонезия и Бразилия. Из стран СНГ, присутствующих в рейтинге, Россия и Казахстан занимают 7-е и 18-е места соответственно.

С учетом мировых трендов, сложившихся на мировом рынке логистических услуг, выделим следующие тенденции развития:

- закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Большинство стран стремится к повышению конкурентоспособности национального транспорта и отказывается от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

- усложняется рынок транспортных услуг, все сегменты транспортного процесса и логистики интегрируются. Это дало толчок развитию транспортной

инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаротранспортным комплексам в объединенной системе взаимодействия;

- транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы. Теперь точка прибыльности из процессов физической перевозки перешла в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. На смену совокупности маршрутов пришла система управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые приобрели функции управления тарифной политикой. Для Республики Казахстан реализация транзитного потенциала даёт дополнительный импульс модернизации и развитию инфраструктуры, созданию дополнительных рабочих мест, что определяет мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере. Механизмы государственно-частного партнерства в этой связи могли бы стать ключевыми инструментами, обеспечивающими привлечение внебюджетных средств в развитие транспортной отрасли и повышающими ее инвестиционную привлекательность для частных инвесторов.

Таким образом, по результатам международной оценки эффективности логистики, Казахстан позиционирует себя как государство с низким уровнем развития логистики и высоким уровнем логистических издержек в конечной стоимости товаров. В частности, Казахстан показывает наиболее низкие результаты по таким индикаторам, как эффективность и компетентность логистических операций в стране, включая оценку процедур таможенного оформления, перемещения грузов, качества инфраструктуры и организации международных перевозок.

По мнению диссертанта, для того, чтобы улучшить показатели эффективности логистики на национальном и международном уровнях необходимо создание нормативно-правовой базы в области логистики, которая на сегодняшний день характеризуется отсутствием Законов «О логистической деятельности», «О транспортно-логистической системе», «О мультимодальных/смешанных перевозках». В рамках Плана нации «100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ Главы государства Нурсултана Назарбаева» государство обеспечит единую конкурентную среду в условиях мировой интеграции создавая благоприятный климат в логистической системе страны, разрабатывая четкие стандарты оказания логистических экспедиторских услуг, создавая логистические схемы, позволяющие беспрепятственно перевозить грузы как по территории страны, так и за ее пределами.

2 АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ И РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

2.1 Состояние и динамика развития экспорта зерна в Республике Казахстан

Особое место в аграрном секторе Республики Казахстан принадлежит зерновому хозяйству, которое составляет основу растениеводства и всей сельскохозяйственной отрасли страны. Значение производства зерна как социально значимого и стратегического продукта определяется его ролью в обеспечении продовольственной безопасности страны в условиях растущего дефицита продовольствия во всем мире. Вместе с тем, зерно является важным продуктом экспортных поставок Казахстана. Республика обладает более 36,0 млн. га пахотных земель и 21,0 млн. га посевных площадей сельскохозяйственных культур, из них в настоящее время 71,1% используется под зерновые и зернобобовые культуры.

Анализ размеров посевных площадей зерновых культур в Казахстане в период с 1954 по 2015 год показывает, что в динамике площади посевов по разным причинам существенно различаются. Посевные площади с 1954 по 1960 годы за редким исключением последовательно росли, что было связано с началом целинной эпопеи в земледелии. Площади зерновых в период с 1961 по 1979 годы практически не менялись и оставались примерно одинаковыми. С 1980 по 2000 год наблюдалось постепенное сокращение посевных площадей. Ежегодные колебания размеров посевных площадей усиливались, и год от года начали снижаться за исключением 2000 года. Так, например, в 1999 году посевные площади под зерновыми сократились на 51,2% к уровню 1990 года и составили 11,4 млн. га в соответствии с рисунком 9, составленный автором.

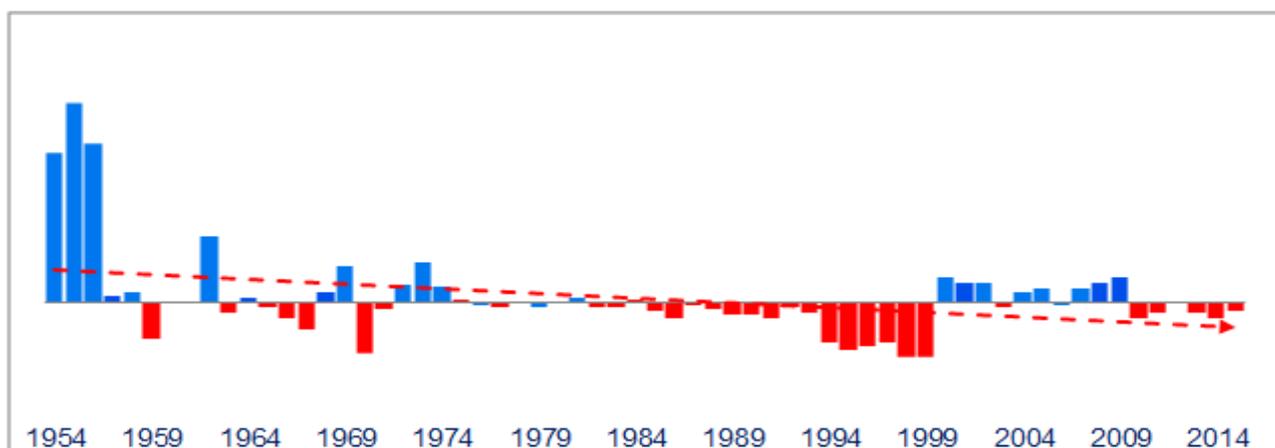


Рисунок 9 – Динамика изменения посевных площадей зерновых культур в Республике Казахстан в 1954-2015 годах, млн. га

В 2000- 2010 годах тенденция поменялась. В этот период были увеличены посевные площади зерновых культур с 12,4 до 21,4 млн. га или 41,9%.

С 2010 года посевные площади под пшеницу в Республике Казахстан имеют устойчивую тенденцию к снижению, что связано с диверсификацией производства, сокращением площадей пшеницы и расширением площадей зернофуражных, бобовых, крупяных культур. Рассмотрим структуру посевных площадей, чтобы оценить качественный состав сельскохозяйственных культур и в некоторой степени охарактеризовать специализацию растениеводства и отрасли в целом (таблица 2, составленная автором).

Таблица 2 – Структура посевных площадей сельскохозяйственных культур в Республике Казахстан в 2009-2015 годы, %

Наименование	Период с 2009 по 2015 гг.							Среднее значение
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Вся посевная площадь	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Зерновые (за исключением риса), бобовые и масличные культуры	80,4	85,2	85,1	83,7	82,6	82,3	80,4	82,8
Зерновые (включая рис) и бобовые культуры	80,1	77,5	76,9	75,6	71,7	80,9	71,3	76,3
Зерновые (за исключением риса) и бобовые культуры	79,7	77,1	74,3	72,6	71,3	69,6	67,9	73,2
Пшеница	68,9	66,5	65,7	62,6	60,8	58,3	56,0	62,7
Кукуруза (маис)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,5
Ячмень, рожь и овес, гречиха, просо	10,3	8,4	8,1	9,5	9,9	10,7	11,3	9,8
Рис	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
Овощи и бахчевые, корнеплоды и клубнеплоды	0,8	1,7	1,9	1,9	1,9	1,1	2,1	1,6
Культуры масличные	5,5	8,4	8,6	8,6	9,2	10,8	9,6	8,7
Кормовые культуры	11,4	11,9	11,8	13,2	13,3	14,6	16,6	13,3
Табак	0,02	0,0	0,0	0,01	0,01	0,00	0,00	0,0
Хлопок-сырец	0,7	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6
Другие культуры	1,9	0,2	2,6	2,9	3,7	3,2	3,3	2,5

Второе место в структуре посевных площадей занимает группа кормовых культур, в составе которых преобладает кукуруза на корм, среднее ее значение составляет 13,3%.

Также необходимо отметить, что за 2009-2015 годы в структуре посевных площадей в Республике Казахстан заметных изменений не произошло. Наблюдается увеличение доли картофеля на 3,2%, овощей открытого грунта – на 3%, бахчевых культур – на 8,3%. В структуре посевов и производства зерна в наибольшей степени уменьшилась и неуклонно продолжает снижаться доля зернобобовых культур, на их долю приходится всего 1,4% общих посевных площадей. Поэтому на сегодняшний день в Казахстане имеется острая

необходимость в совершенствовании структуры посевных площадей, переходе к диверсифицированному набору культур для нужд животноводства и решения вопросов продовольственной безопасности.

Реализация политики диверсификации структуры посевных площадей позволит проектировать сельскохозяйственные посевы, сократить издержки техногенных ресурсов, повысить устойчивость и эффективность производства зерна. Ожидается, что посевные площади пшеницы к 2020 году должны уменьшиться до 11,5 млн. га в пользу таких культур, как ячмень, гречиха, овес, просо, рожь, кукуруза на зерно, соевые бобы, рапс и т.д. [49]. При этом по предварительным оценкам, доля пшеницы в общей структуре посевных площадей в Казахстане будет постепенно снижена с 65% до 52% [50]. Структура посевных площадей зерновых культур в Республике Казахстан в 2015 году представлена в соответствии с рисунком 10, составленным автором.

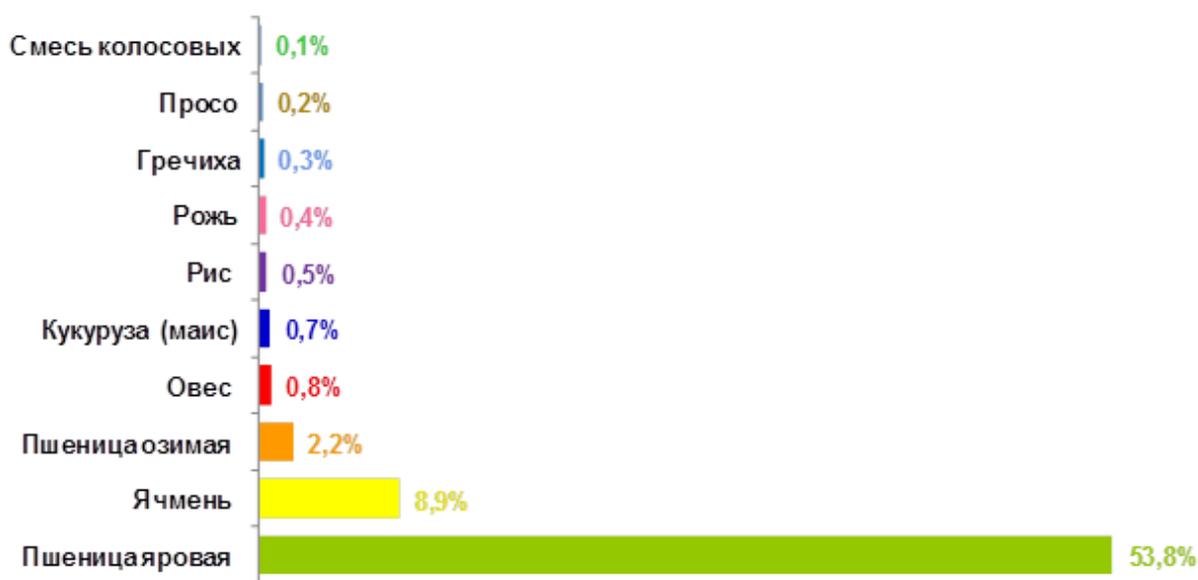


Рисунок 10 – Структура посевных площадей зерновых культур в Республике Казахстан в 2015 году, %

Данные рисунка 10 показывают, что в Республике Казахстан возделываются озимые пшеница и рожь, яровые пшеница, ячмень и овес, горох, чечевица и нут, просо, гречиха, кукуруза на зерно и другие виды зерновых культур. Наибольшие площади заняты под посевами озимой пшеницы. В период с 2009 по 2015 год под пшеницу было отведено в среднем 62,7% площади посевов зерновых культур.

В начале восьмидесятых годов увеличению производства зерна уделялось большое внимание. В целях продовольственного обеспечения населения была поставлена задача увеличения объемов производства зерновых культур, особенно пшеницы. Если в 1980 году площадь посева зерновых культур по Казахстану составляла 25,3 млн. га, то в 1990 году под зерновые было отведено 23,4 млн. га, из них под яровой пшеницей было занято 13,3 млн. га или 56,9%, в

2015 году из 21,02 млн. га засеяно пшеницей 11,8 млн. га или 56,0%, из них 53,8% приходится на долю пшеницы озимой и 2,2% на долю пшеницы яровой. Остальная часть засеяна другими зерновыми культурами, на долю которых приходится 11,9%.

В современных условиях возрастает роль показателей распределения посевных площадей по категориям хозяйств, входящих в систему агропромышленного комплекса. Состав рынка производителей зерна Республики Казахстан приведен в соответствии с рисунком 11, составленным автором.

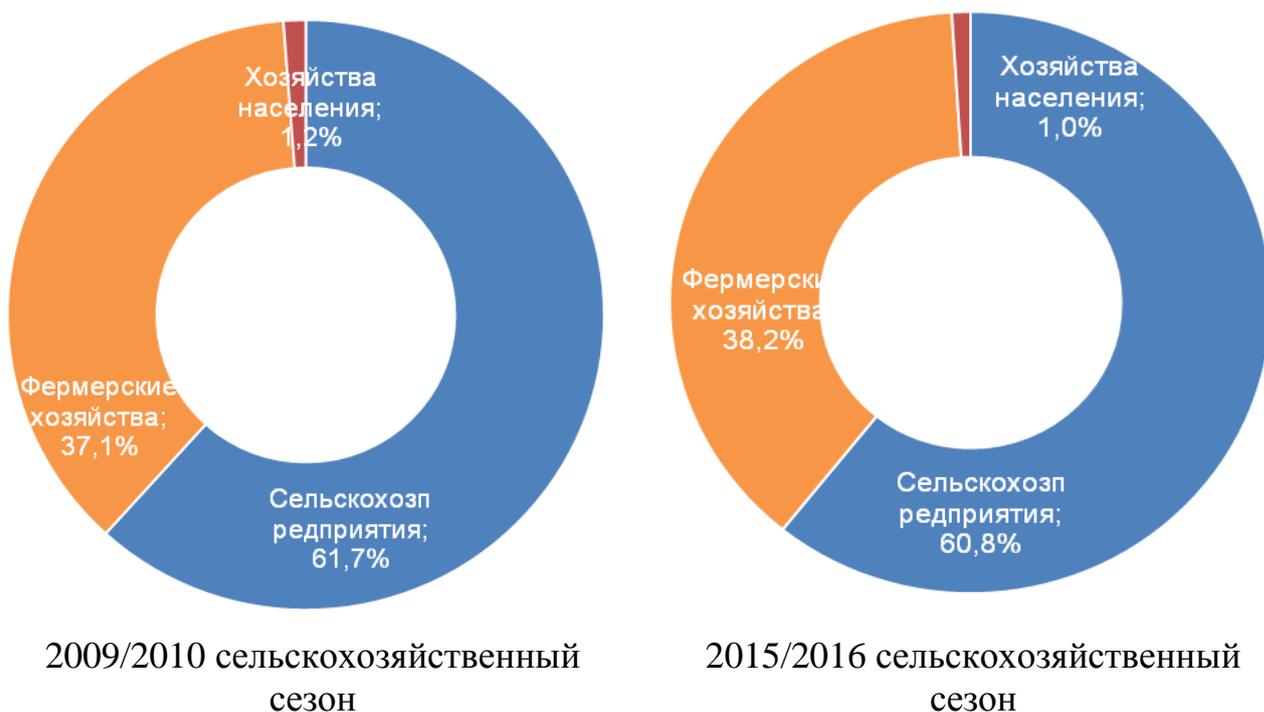


Рисунок 11 – Структура распределения посевных площадей зерновых культур по категориям хозяйств в Республике Казахстан в 2009/2010 - 2015/2016 гг. сельскохозяйственных сезонах, %

Основными производителями зерновых культур в Казахстане являются сельскохозяйственные предприятия, которые производят около 61% от общего объема валовых сборов зерна в стране. Крестьянские (фермерские) хозяйства выращивают около 38% зерновых культур.

Наряду с посевными площадями сельскохозяйственных культур основным фактором, определяющим объем производства зерна, является урожайность зерновых культур.

Анализ основных показателей развития зернового хозяйства в Республике Казахстан показывает, что ежегодное сокращение посевных площадей и снижение устойчивости в период с 1985 по 2000 год оказали негативное влияние на валовый сбор и урожайность зерновых культур. Это говорит о том, что зерновое хозяйство находилось в кризисном состоянии.

С 2001 года наблюдается положительная динамика урожая и урожайности почти всех сельскохозяйственных культур. Соотношение посевных площадей, урожайности и валового сбора зерновых культур во всех категориях хозяйств в Республике Казахстан в 1954-2015 годах приведено в таблице 3, составленной автором.

Таблица 3 – Основные показатели развития зернового хозяйства во всех категориях хозяйств в Республике Казахстан в 1954-2015 годы

Годы	Пло- щади посева, млн. га	Уро- жай- ность, ц/га	Вало- вой сбор, млн. т	Абсолютное изменение к предыдущему году, +/-			Темп прироста к предыдущему году, %		
				пло- щадей посева, млн. га	уро- жай- ности ц/га	вало- вых сборов, млн. т	площа- дей посева	уро- жай- ности	вало- вых сборов
1954-1960	19,6	7,3	14,4	2,26	-0,17	1,67
1961-1985	24,5	8,1	19,9	0,13	0,04	0,20	▲+20,0	▲+9,9	▲+28
1985-1990	24,3	9,8	23,9	-0,34	1,07	2,28	▼-0,7	▲+17	▲+17
1986-1999	20,4	8,9	18,2	-0,98	0,29	-0,60	▼-19,1	▼-10,2	▼-31,5
2000-2008	14,3	10,9	15,2	0,53	-0,32	0,15	▼-42,1	▲+18	▼-19,6
2009	21,4	12,6	20,8	1,43	2,50	5,25	▲+24,4	▲+20	▲+25
2010	21,4	8,0	12,2	0,03	-4,60	-8,65	▲+0,1	▼-57,5	▼-70,9
2011	21,1	16,9	27,0	-0,35	8,90	14,78	▼-1,7	▲+53	▲+55
2012	21,5	8,6	12,9	0,41	-8,30	-14,10	▲+1,9	▼-97	▼-110
2013	21,5	11,6	19,4	0,02	3,02	6,52	▲+0,1	▲+26	▲+29
2014	21,2	11,7	18,9	-0,27	0,08	-0,49	▼-1,3	▲+0,7	▼-6,2
2015	21,0	12,7	19,8	-0,22	1,00	0,90	▼-1,1	▲+7,9	▲+8,2

Данные таблицы показывают, устойчивое снижение посевных площадей и колебания урожайности привели к тому, что валовые сборы зерна значительно колеблются по годам – вместе с положительными приростами, наблюдаются и годы со снижением объемов валового сбора урожая. Если валовой сбор зерновых и зернобобовых культур в Казахстане в среднем за 1954-1960 годы составлял 14,4 млн. т, то в 1961-1985 годы наблюдалось увеличение до 19,9 млн. т или на 28% к уровню 1954-1960 годов. В 1985-1990 годы увеличение до 23,9 млн. т или на 17% по сравнению с 1961-1985 годами, а в период 1986-1999 годов сократился на 31,5% к уровню 1985-1990 годов и составил 18,2 млн. т, в 2000-2008 годы сократился на 19,6% к уровню 1986-1999 годов и составил 15,2 млн. т.

Самые низкие объемы производства зерна за последние десять лет ввиду засухи наблюдались в 2010 г., а наиболее богатыми на урожай были 2009 и 2011 годы. В 2015 году валовой сбор зерновых культур в весе после доработки увеличился по сравнению с уровнем 2014 года на 4,8% и составил 19,8 млн. т. в соответствии с рисунком 12, составленным автором.



Рисунок 12 – Динамика показателей размера площадей посевов, урожайности и валовых сборов зерновых культур в Республике Казахстан в 1954-2015 годах, млн. т

Из рисунка видно, что уровень урожайности зерновых культур, начиная с 1980 года, также нестабилен по годам, изменялся от 5,3 до 16,9 ц/га в весе после доработки, среднее значение которого составлял 17,1 ц/га. По сравнению с 1954-1979 годами повышение урожайности зерновых культур обеспечивалось за счет интенсификации производства путем применения агротехнических мероприятий. Однако применение прогрессивных технологий обработки почвы не принесло ожидаемых результатов, что можно наблюдать по уровню урожайности в 1971-1980 годах, когда средняя урожайность яровой пшеницы составляла 9,85 ц/га, в последовавшее десятилетие так называемой интенсификации – 1981-1989 годов – урожайность была лишь на уровне 8,65 ц/га [51].

В целях аналитического выравнивания посевных площадей зерновых культур было построено линейное уравнение колеблемости показателей по модели линейного тренда. По результатам получено линейное уравнение: $y_t = 18,42 + 0,301t$, которое показывает, что среднее значение посевной площади зерновых культур за 1954-2015 годы составляло 18,42 млн. га и ежегодно, начиная с 1980 г., этот показатель повышался на 0,30 млн. га в соответствии с рисунком 13, составленным автором.

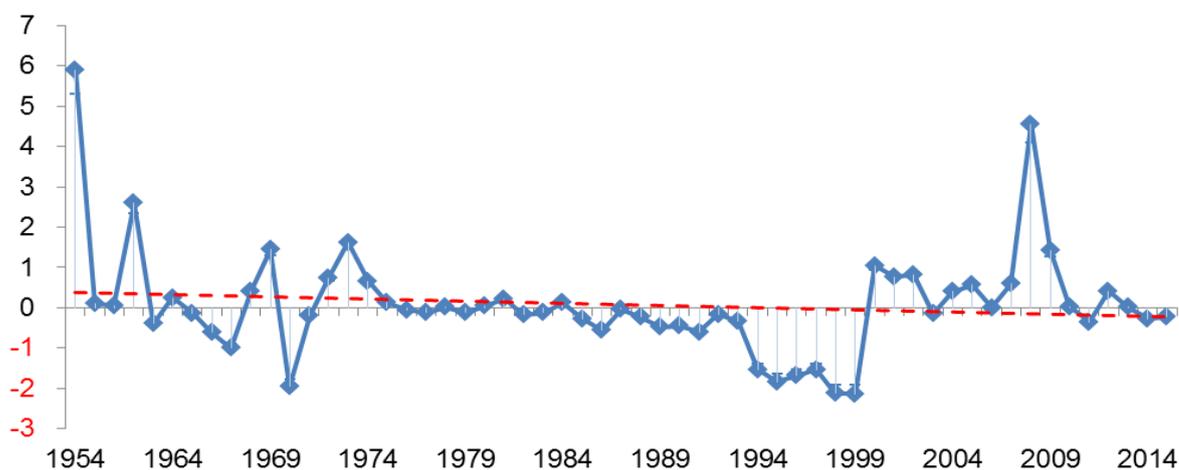


Рисунок 13 – Динамика абсолютных изменений посевных площадей зерновых культур в Республике Казахстан в 1954-2015 годах, млн. га

В 2015 г. по сравнению с уровнем 1990 г. за счет сокращения посевной площади зерновых культур снижение объема производства зерна составило около 8,6 млн. т.

В сравнении с другими производителями зерна в мире в Республике Казахстан наблюдается неравномерность урожайности зерновых культур.

За исследуемый период урожайность зерновых культур характеризуется резкими скачками в колебании. Наибольшие колебания урожайности зерновых культур в 2009-2015 годах отмечаются в 2010 году – 7,3 ц/га и в 2011 году – 16,9 ц/га. Но в целом нарастала тенденция увеличения, ежегодная прибавка в среднем – 0,15 ц/га. Построенный линейный тренд можно описать уравнением $y_t = 9,117 + 0,151t$. Среднее значение урожайности зерновых культур за 1954-2015 гг. составляло 9,117 ц/га в соответствии с рисунком 14, составленным автором.

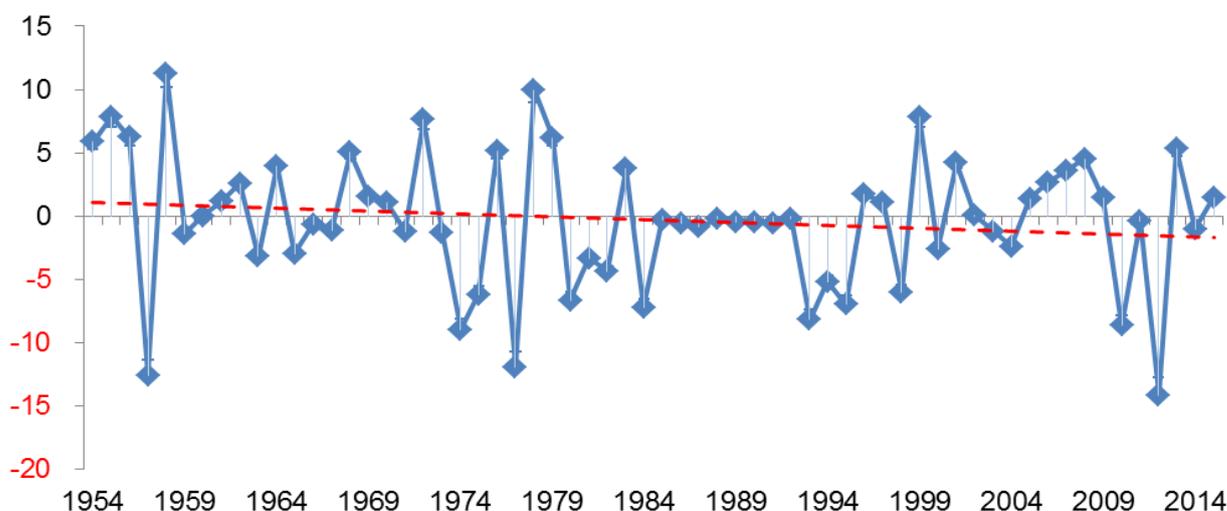


Рисунок 14 – Динамика абсолютных изменений урожайности зерновых культур с убранной площади в Республике Казахстан в 1954-2015 годах, ц/га

Тренд валовых сборов зерновых культур по Казахстану за 1954-2015 годы также показывает сильную колеблемость, хотя в целом характеризует положительную динамику развития. Уравнение имеет вид: $y_t = 18,06 + 0,23t$, то есть в период с 1954 по 2015 года средний объем урожая был на уровне 18,06 млн. т и ежегодное повышение валового сбора составило 0,23 млн. т в соответствии с рисунком 15, составленным автором.

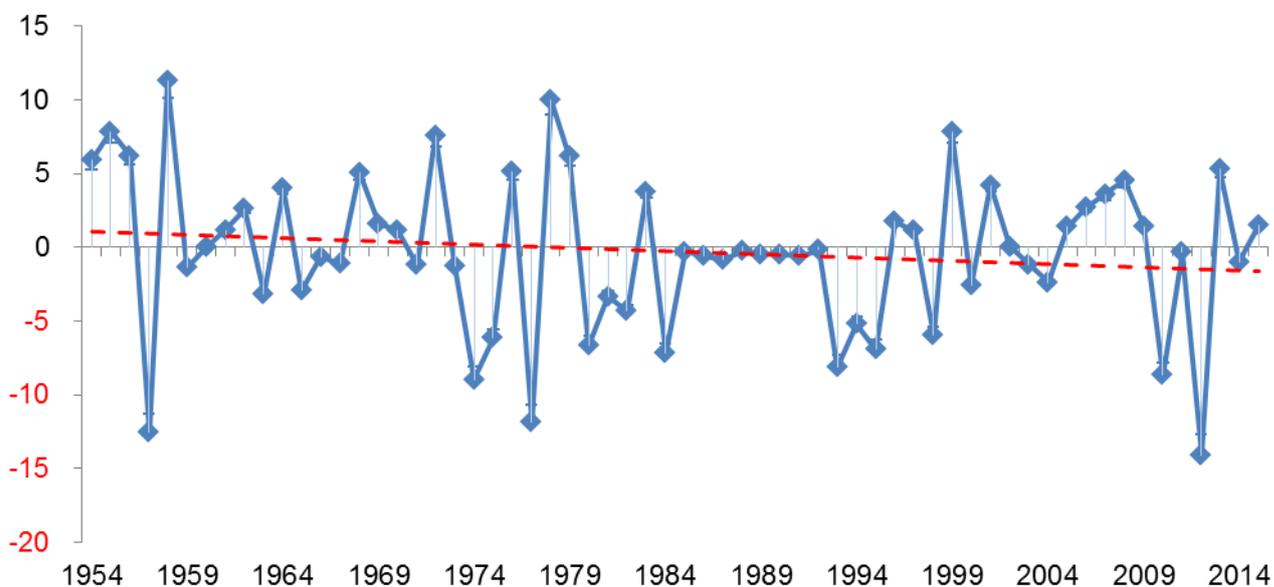


Рисунок 15 – Динамика абсолютных изменений валовых сборов зерновых культур в весе после доработки в Республике Казахстан в 1954-2015 годах, ц/га

Объем валовых сборов зернобобовых культур также характеризуется разнонаправленной колеблемостью. Несмотря на положительную динамику расширения посевов в 2010-2015 годах, валовой сбор по этим культурам не достиг даже уровня 1991-1995 годов.

Важно отметить, что использованная модель линейного тренда показывает в целом повышение общей стабильности посевных площадей, урожаев зерновых культур, незначительный рост производства зерновых культур, что положительно влияет на устойчивое обеспечение валовых сборов и повышение уровня урожайности. Это говорит о том, что наиболее сложный период рыночных преобразований для зернового сектора Республики Казахстан остался позади. Произошло восстановление воспроизводственного процесса в зерновой отрасли, что позволило сократить объемы импорта зерновых культур и обеспечить относительно стабильный экспорт. Динамика абсолютных изменений размеров посевных площадей, уровня урожайности и валовых сборов показывает, что в производстве зерновых культур наблюдаются рациональные структурные сдвиги, которые, прежде всего, связаны с отходом от монокультурного земледелия для формирования рациональной структуры посевов в растениеводстве. На фоне увеличения посевных площадей зерновых

культур снижается удельный вес отдельных культур, например, пшеницы в соответствии с рисунком 16, составленным автором.

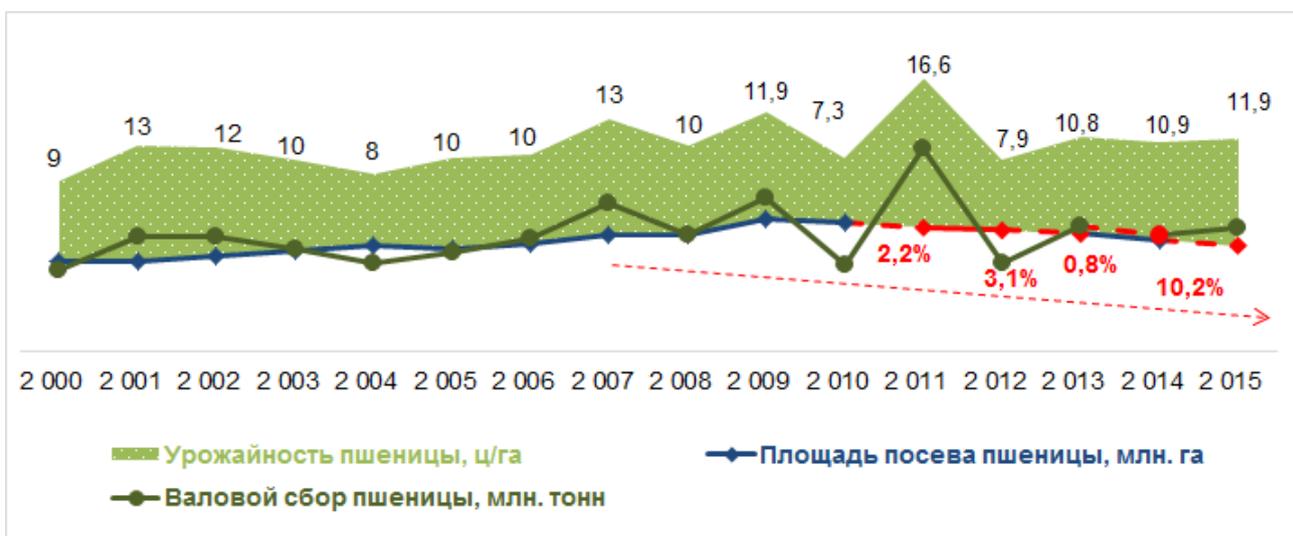


Рисунок 16 – Динамика показателей размера площадей посевов, урожайности и валовых сборов пшеницы в Республике Казахстан в 2000-2015 годах

Из рисунка видно, что в Республике Казахстан посевные площади под пшеницу имеют тенденцию к ежегодному сокращению. За последние семь лет они ежегодно уменьшались в среднем на 3%.

В 2014 году данное снижение составило 2,4 млн. га или 16% по сравнению с 2009 годом, площади, засеянные под пшеницу, достигали своего максимального значения в период 2004-2014 годов. В 2009 году площадь посевов пшеницы составляла 14,8 млн. га, однако к 2015 году размеры пшеничных посевов сократились до 11,8 млн. га или в 1,25 раза. Данная тенденция не повлияет на позиции Казахстана в мировой торговле зерном, поскольку объемы производства позволяют ежегодно направлять на экспорт не менее 5 млн. т пшеницы и муки в зерновом эквиваленте.

Валовой сбор пшеницы в 2015 году составил 13,7 млн. т, что на 0,7 млн. т больше, чем в 2014 году, и на 9,0 млн. т ниже показателя, достигнутого в 2011 году. За последние пятнадцать лет снижение урожайности пшеницы наблюдалось в 2004, 2010 и 2012 годы, когда влияние природно-климатических условий отразилось на продуктивности культур.

За последние годы урожай пшеницы отличался повышенной долей зерна с низкими товарными показателями качества. Зерно может быть различного качества, продовольственная пшеница с плохими хлебопекарными качествами считается фуражной, с малой долей клейковины. С преобладанием такого зерна в урожае возникает недостаток в продовольственной пшенице при обеспеченности зерном в абсолютном выражении [52].

Анализ товарных качеств зерна, поступившего на хлебоприемные предприятия, урожая 2009 и 2015 годов показал, что основная масса пшеницы и ячменя оказалась третьего класса и ниже. Сравнительный анализ товарных

качеств зерновой массы в 2009 и 2015 годах представлен в соответствии с рисунком 17, составленным автором.

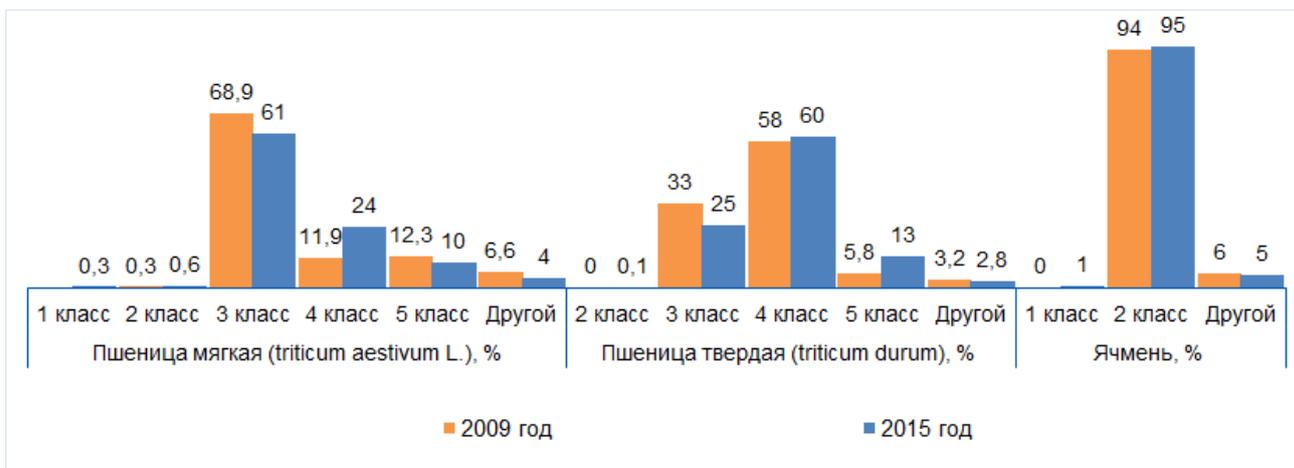


Рисунок 17 – Сравнительный анализ товарных качеств зерновой массы в 2009 и 2015 годах, %

Поступившее на хранение зерно пшеницы мягкой яровой (*triticum aestivum*) в 2009 году соответствовало по качеству второму и третьему классам 69,2%, четвертому классу – 11,9%, пятому классу – 12,3%, неклассному – 6,6%. Пшеница твердая (*triticum durum*) соответствовала по качеству третьему классу – 33,4%, четвертому классу – 57,6%, пятому классу – 5,8%, неклассному – 3,2%.

В 2015 году соответствовало по качеству первому классу – 0,3%, второму и третьему классам – 61,6%, четвертому классу – 24%, пятому классу – 10%, неклассному – 4%. Структура пшеницы твердой (*triticum durum*) соответствовала по качеству третьему классу 25%, четвертому классу – 60%, пятому классу – 13%, неклассному – 2,8%.

Ячмень в 2009 году соответствовал по качеству первому классу – 1%, второму классу – 94,0%, неклассному – 6% и в 2015 году второму классу – 95,0%, неклассному – 5%.

Несмотря на серьезное падение качественных показателей, все же у казахстанской пшеницы на мировом рынке есть конкурентное преимущество – соответствие мировым стандартам благодаря высокому содержанию протеина, белка выше 12,5%, содержанию сырой клейковины 23-30%, экологической чистоте и отсутствию генно-модифицированных добавок. Порядка 80% производимой пшеницы относится к высшим классам с содержанием клейковины выше 23% [53]. Поэтому зерно и продукты его переработки из Казахстана являются самыми востребованными товарами на мировых рынках. Товарная структура экспорта зерновых Республики Казахстан в 2009-2015 годах представлена на рисунке 18, составленном автором.

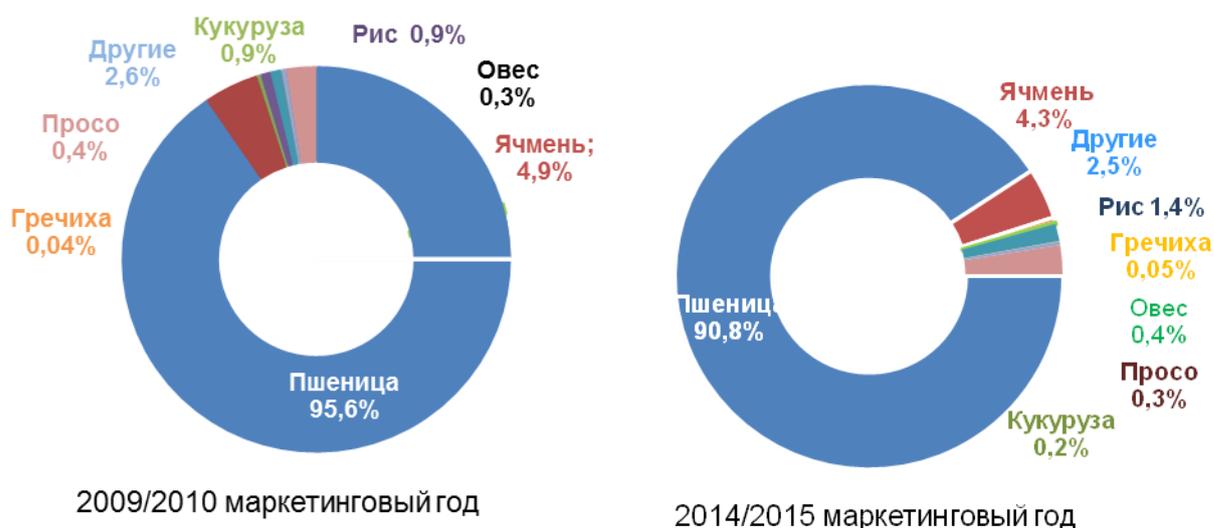


Рисунок 18 – Анализ товарной структуры экспорта зерновых культур Республики Казахстан в разрезе товарных групп в 2009/2010 - 2014/2015 маркетинговых годах, %

Приведенные данные позволяют сделать вывод о том, что Казахстан в составе продовольственных культур экспортирует пшеницу и крупяные культуры (гречиха, рис, просо и прочие злаки). Пшеница является основной зерновой культурой, поставляемой на экспорт, удельный вес которой составил в 2009/2010 маркетинговом году – 95,6%, в 2014/2015 маркетинговом году – 90,8% общего объема экспорта. Далее идет ячмень – соответственно 4,9% и 4,3%. Необходимо отметить, что позиции Казахстана по зерновым продуктам на мировом рынке зерна в 2014/2015 сезоне по сравнению с сезоном 2009/2010 претерпели значительные изменения. В целом по зерновым снижение удельного веса на 1,71 млн. т или 19,4%, при этом сокращение на 1,88 млн. т или 22,0% отмечается по статье «Пшеница» и по статье «Просо» на 0,004 млн. т или 11%. По статье «Злаки», за исключением проса, наоборот отмечается существенное повышение.

Одним из важных моментов при определении степени влияния страны на мировой рынок является величина ее переходящих запасов. Анализ баланса зерна за 2009/2010 - 2015/2016 сезоны позволяет отметить, что производство зерна в Казахстане оценивается в среднем от 12,9 до 27,0 млн. т в год и способно полностью удовлетворить спрос на продукты зернового производства. Большую часть производимого зерна Казахстан потребляет внутри страны, а часть ежегодного урожая отправляет на экспорт. С учетом начальных запасов и прогнозных объемов переходящих запасов зерна в стране ежегодно формируется общий объем предложения. Баланс зерна в Республике Казахстан за 2009/2010 - 2015/2016 маркетинговые годы представлены в таблице 4, составленной автором.

Таблица 4 – Баланс зерна в Республике Казахстан за 2009/2010 - 2014/2015 сельскохозяйственные сезоны, млн. т

Наименование	Данные по годам					Прирост/снижение/ 2015 к 2009/2010, +/-	Темп прироста 2014/ 2015 к 2009/2010, %
	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015		
Запасы на начало года	9,3	20,7	13,7	13,7	13,2	3,8	▲+40,9%
Производство	27,0	12,9	18,2	17,2	18,7	-8,3	▼-30,7%
Импорт	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,04	▲+40,7%
Общий объем	36,4	33,7	32,0	31,0	32,0	-4,4	▼-12,2%
Внутреннее потребление	12,2	12,2	12,8	12,8	13,8	1,6	▲+12,9%
Экспорт	5,6	12,0	7,1	9,3	6,5	0,9	▲+16,4%
Использование ресурсов	17,8	24,2	20,0	22,1	20,3	2,5	▲+14,0%
Запасы на конец года	14,2	15,8	2,0	10,9	29,7	15,5	▲+109,3%

Результаты анализа производственных факторов в Казахстане демонстрируют достаточный потенциал для прироста зерновых культур. Именно поэтому на сегодняшний день важной составляющей рынка зерна страны является фактор экспорта зерновых продуктов.

Наряду с переходящими запасами степень влияния на мировой рынок зерна определяется и позицией каждой страны в мировой торговле. Экспорт зерновых и зернобобовых культур Казахстаном в 1992-2015 годах проиллюстрирован рисунком 19, составленным автором.

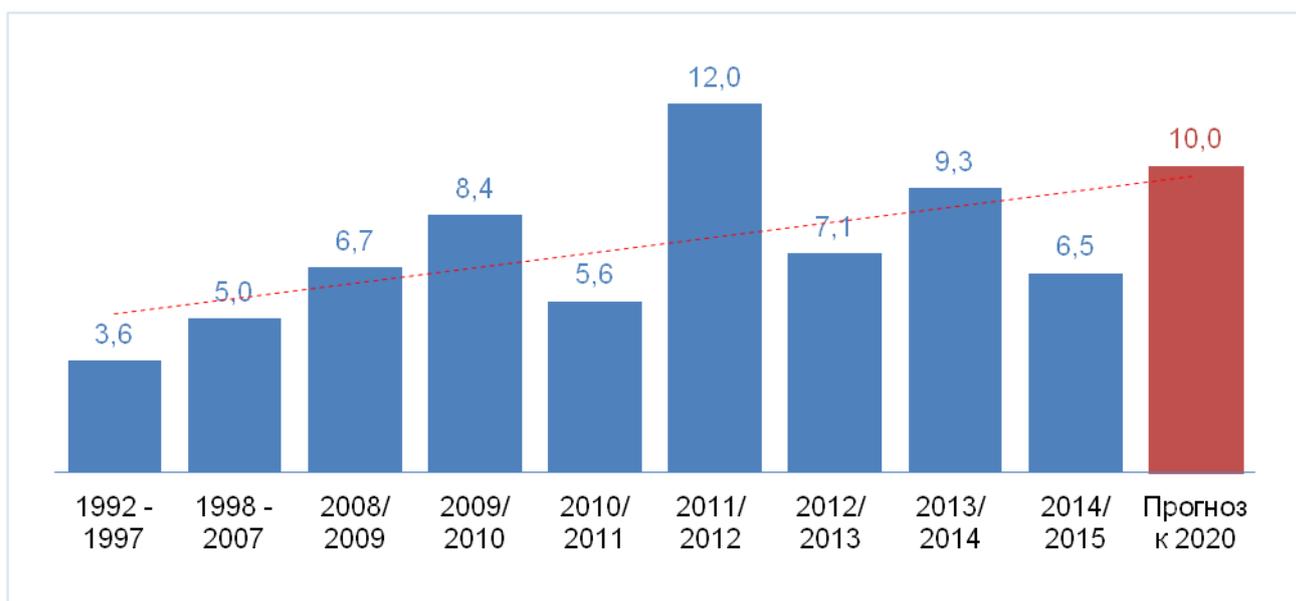


Рисунок 19 – Динамика экспорта зерновых и зернобобовых культур Республикой Казахстан в 1992-2015 годах, млн. т

Анализ данных рисунка показывает, что объем экспорта зерновых продуктов имеет разнонаправленные колебания. Наряду с положительными приростами наблюдаются и годы с резким снижением объемов поставок. В период с 1992 по 2015 год экспорт зерна в Казахстане составлял от 3,6 до 12,0 млн. т в год.

В 2014/2015 сезоне объем экспорта зерна с учетом муки в зерновом эквиваленте составил 6,5 млн. т и снижен по сравнению с 2009/2010 сезоном на 1,37 млн. т или 26%.

Необходимо отметить, что объем экспорта не связан с уровнем урожайности зерновых культур. Ввиду засухи в 2010 году был собран весьма небольшой урожай, на уровне обеспечения внутренних потребностей страны, однако объем экспорта зерна был больше, чем в рекордном по урожайности году.

В 2007 году Казахстан собрал рекордный урожай зерновых, объем которого в чистом весе составил 20,1 млн. т при урожайности 13,3 центнера с гектара, при этом экспорт зерна составил 8,9 млн. тили 44,3% общего объема производства. В 2014/2015 маркетинговом сезоне увеличение затрат, связанных с доведением качественных показателей зерна до кондиционных норм, увеличило его себестоимость. Это вызвало рост внутренних цен на зерно, снижения его конкурентоспособности на внешних рынках, и соответственно, сокращения экспорта пшеницы по сравнению с 2013/2014 маркетинговым сезоном в соответствии с рисунком 20, составленным автором.

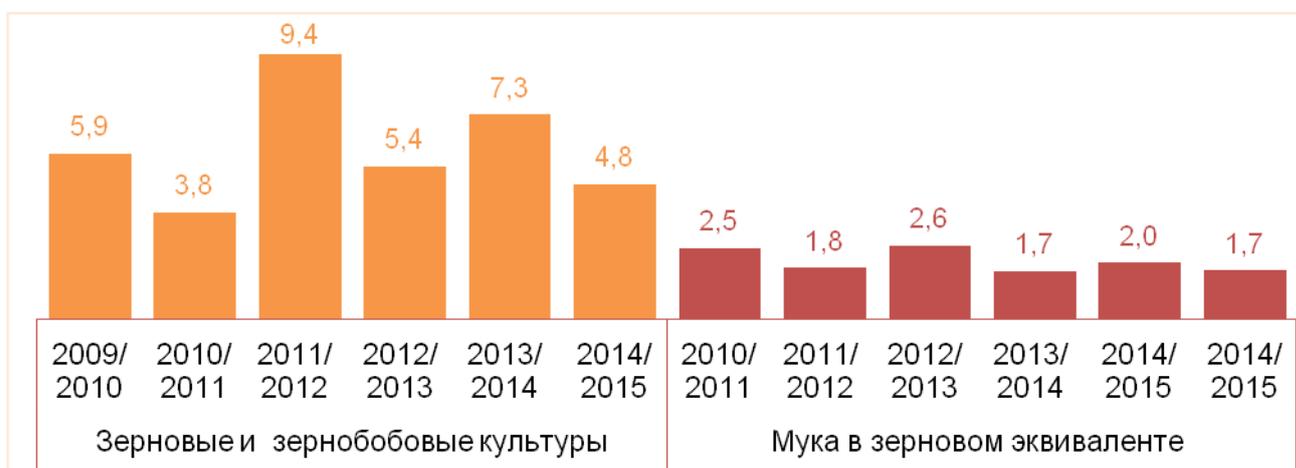


Рисунок 20 – Динамика объемов экспорта пшеницы и муки в зерновом эквиваленте в Республике Казахстан за 2009/2010 - 2014/2015 сельскохозяйственные сезоны, млн. т

Из рисунка можно увидеть, что в период с 2009 по 2015 год объем экспорта зерновых и муки в зерновом эквиваленте составил в среднем 6,1 млн. т, при этом среднее значение объема вывезенной муки в зерновом эквиваленте составило 2,1 млн. т (рисунок 21, составленный автором).

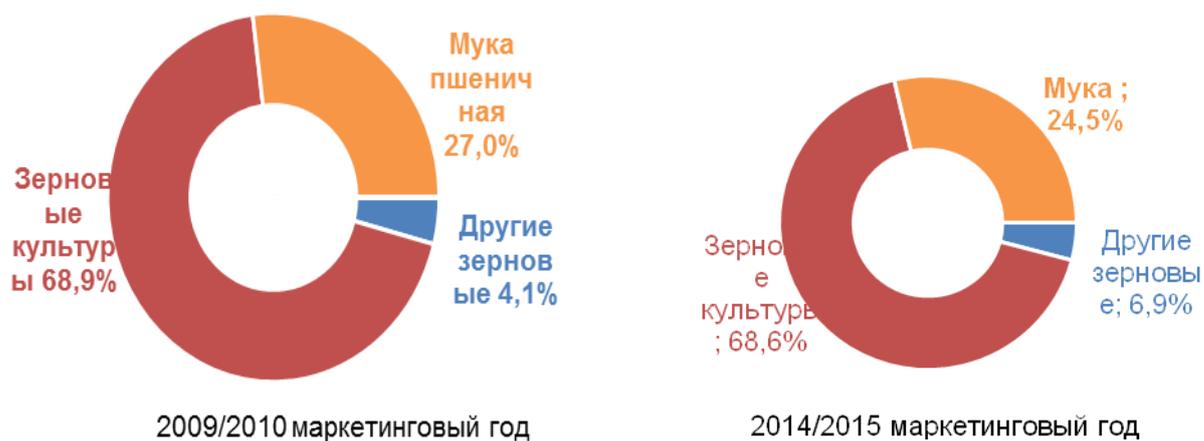


Рисунок 21 – Структура экспорта зерна и зернопродуктов Республики Казахстан в 2009/2010 - 2014/2015 маркетинговых сезонах, %

Продовольственная пшеница и мука являются ведущими товарами в структуре экспорта сельскохозяйственной продукции Казахстана. Результаты 2013/2014 маркетингового сезона показывают, что экспорт зерна и муки в зерновом эквиваленте составил 9,3 млн. т, а в 2014/2015 сезоне этот показатель составил 6,5 млн. т, по сравнению с 2009/2010 сезоном сократился на 2,8 млн. т или 30%.

В 2014/2015 сезоне отмечается повышение удельного веса зернофуражных, бобовых, крупяных культур с 4,1% до 6,9% по сравнению с 2009/2010 сезоном, что объясняется наметившимся курсом на сокращение посевных площадей пшеницы с одновременным расширением площадей зернофуражных, крупяных и зернобобовых культур, за исключением риса и кукурузы на зерно.

Анализ современной ситуации показывает, что на мировом рынке зерна пшеница является востребованной продовольственной культурой. Зерновые культуры занимают более половины всей пашни мира, а объем мировой торговли зерном составляет 240-316 млн. т и имеет неуклонную тенденцию к росту. Важнейшие из них – пшеница, кукуруза и рис [54, 55].

Объем пшеницы в международной торговле превышает все другие зерновые. Пшеница также является доминирующей зерновой культурой на мировом рынке зерна, но сокращение остатков пшеницы означает сокращение остатков зерна всего мирового рынка зерна [56].

Наиболее крупные урожаи пшеницы в мире собирают в странах Европейского союза – 20,4%, Китай – 17,2%, Индия – 13,2%. В совокупности эти страны производят около 50,8% всего урожая. При этом страны Европейского союза, в отличие от Китая, являются одним из главных экспортеров и импортеров зерна. В Китае внутреннее потребление в силу высокой плотности населения превышает производство, что является причиной необходимости импортировать пшеницу. «Это можно объяснить тем, что такие страны, как Китай, Италия и Испания, импортируют пшеницу, в то время как в других странах, таких как Франция и Германия, экспортируют свой урожай» [57].

Казахстан является зернопроизводящей страной с высокой долей посевов пшеницы. Статистический анализ производства зерна в мире показывает, что среди лидирующих стран-производителей долевое участие Казахстана в зависимости от урожайности зерновых в разные годы составляет в среднем от 1,5% до 3% в соответствии с рисунком 22.

Казахстан экспортирует зерно и продукты его переработки в более чем сорок стран мира. В основном импортерами выступают страны СНГ – около 73%, Европейского союза – 9%, Ближнего Востока – 8%. Традиционными рынками сбыта зерна Казахстана являются страны Средней Азии (Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), Закавказья (Азербайджан, Грузия), Иран, Афганистан и Турция, с которыми Казахстан имеет устойчивые связи в торговле зерном и продуктами его переработки и может осуществлять стабильные экспортные поставки при благоприятной рыночной конъюнктуре (рисунок 22, составленный автором).

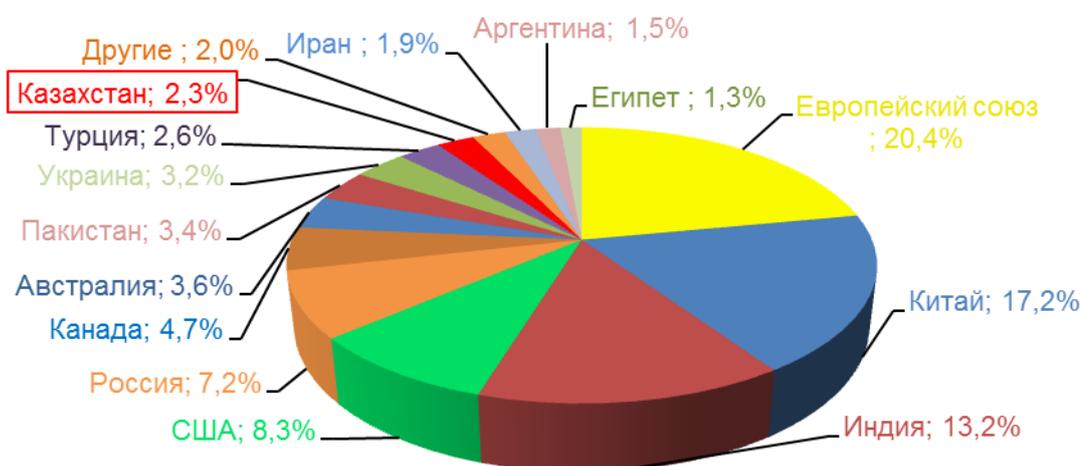


Рисунок 22– Структура производства пшеницы в мире, %

Ключевыми рынками сбыта, ежегодно обеспечивающими более 50% мирового импорта пшеницы, являются страны Северной Африки, Ближнего Востока и Азии. В связи с этим, ценовая конъюнктура пшеницы на мировом рынке формируется исходя из потребностей именно этих регионов в соответствии с рисунком 23, составленным автором.

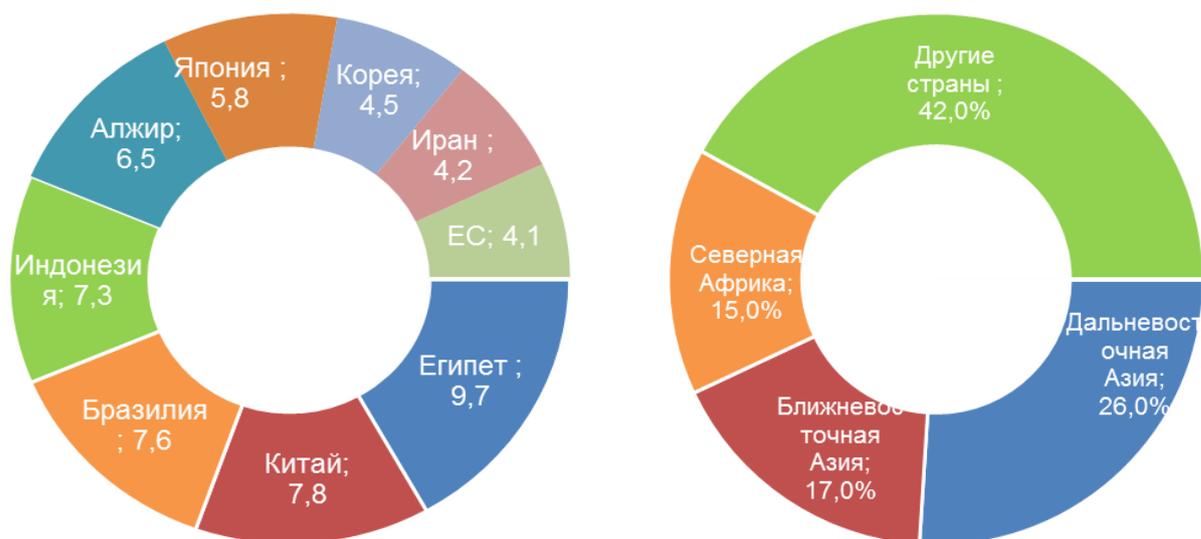


Рисунок 23 –Основные страны и регионы-импортеры пшеницы, млн. т/%

На протяжении последних пятидесяти лет увеличение объемов импорта было вызвано ростом спроса в нефтедобывающих странах, особенно на Ближнем Востоке (Ирак, Иран, Саудовская Аравия и др.) и в Северной Африке (Алжир и Ливия), а также в других странах Северной Африки (Марокко и Египет). Одновременно спрос на зерно вырос в быстроразвивающихся странах Юго-Восточной Азии (Республика Корея, Тайвань и Малайзия), а некоторых – в Латинской Америке (Бразилия, Мексика и Венесуэла) [58].

Структура экспорта зерна в Казахстане претерпела существенные изменения, значительно сократились поставки в страны СНГ и Иран, на долю которых в 2013 году приходилось около трети экспортных поставок зернопродуктов. В 2014 году Казахстан начал осваивать рынок зерна Японии. Импортируют казахстанское зерно также Египет, Монголия, Афганистан, Норвегия, Ливия, несколько лет назад товар впервые был поставлен на рынки Индии и Йемена в соответствии с рисунком 24, составленным автором.

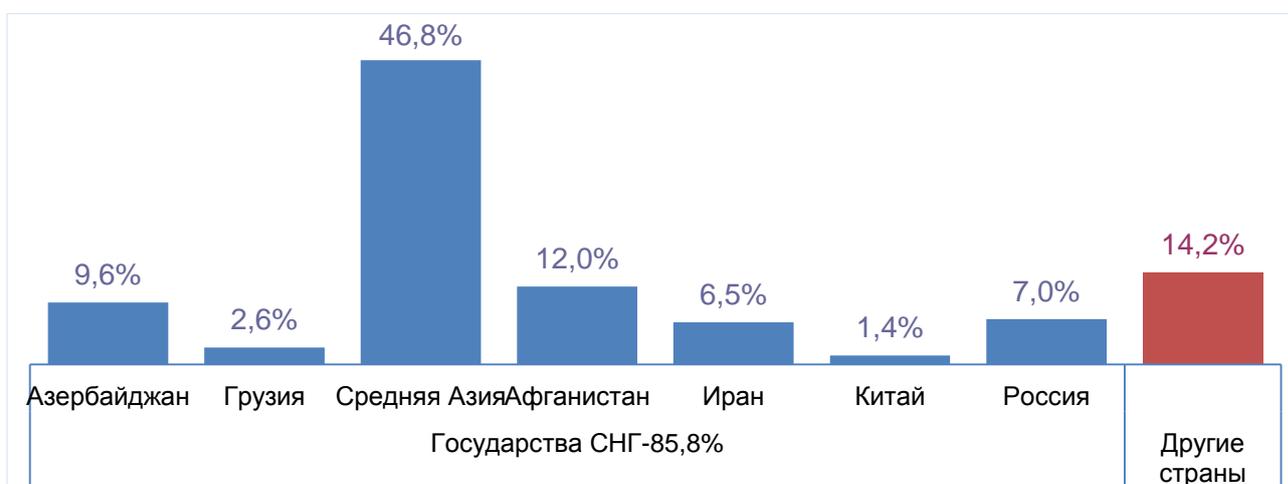


Рисунок 24 – Структура экспорта зерна в Республике Казахстан в 2014/2015 маркетинговом сезоне, %

В 2013 году география экспорта расширилась за счет Китая. В КНР в первый год было поставлено 10 тыс. т зерна. А в 2014 году было отправлено уже 30 тыс. т [59].

Анализ распределения объемов экспортируемой пшеницы в Республике Казахстан показывает, что в структуре экспорта зерна более 75% от общего экспорта и практически весь объем муки реализуется на приграничных и близлежащих к Казахстану рынках – страны Средней Азии, Афганистан, страны Кавказа и Иран. По итогам 2015 года в списке основных экспортеров казахстанского зерна находятся Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан, Иран, Беларусь и другие страны дальнего зарубежья, экспорт зерна в которые осуществляется через порты Черного, Азовского и Балтийского морей.

По объемам экспорта муки Казахстан входит в первую тройку лидеров в мире, что можно наглядно увидеть на рисунке 25, составленном автором.

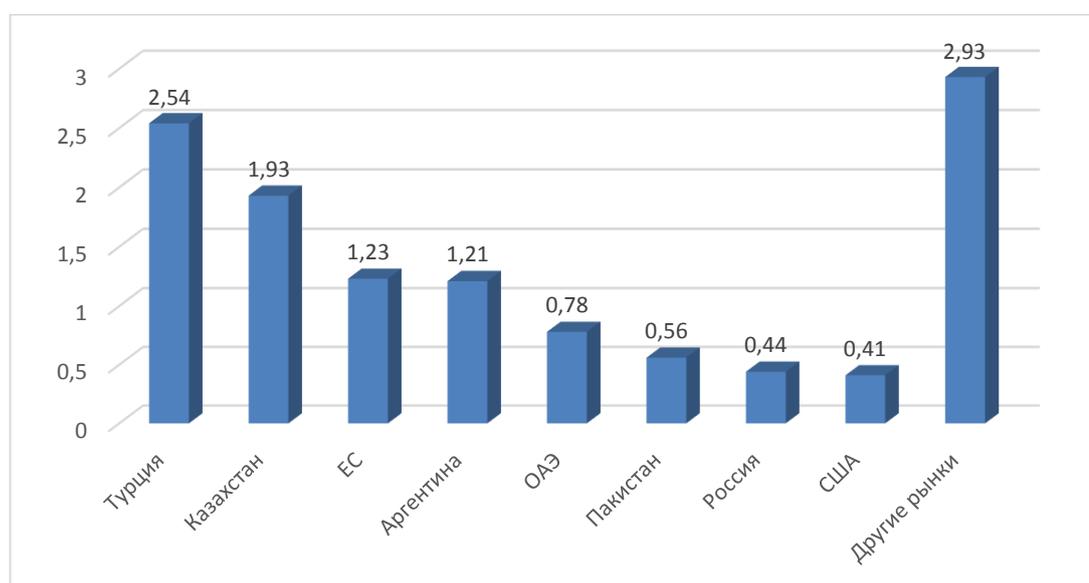


Рисунок 25 – Основные страны – экспортеры муки, млн. т (среднегодовые показатели за 2011-2015 гг.), млн. т

В Казахстане в последнее время прослеживается устойчивая тенденция к снижению экспорта пшеницы и муки в зерновом эквиваленте. Так, за период 2009-2015 гг. среднегодовой объем экспорта зерна составил 18,8 млн. т, что на 2,2 млн. т или 14% выше по сравнению с 2000-2008 годы в соответствии с рисунком 26, составленным автором.

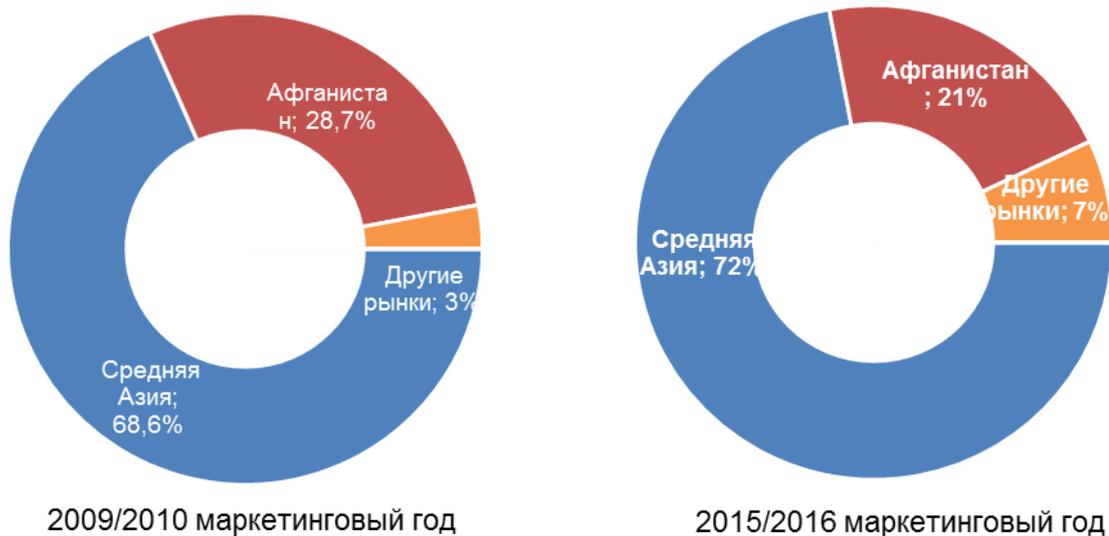


Рисунок 26 – Структура экспорта муки Республики Казахстан в 2009/2010 - 2014/2015 сельскохозяйственных сезонах, %

В пространстве стран СНГ Узбекистан до 2011 года являлся главным импортером муки из Казахстана. Однако с 2011 года наблюдается снижение поставок муки в Узбекистан с 311,2 млн. долл. в 2011 году и 285,7 млн. долл. в 2012 году, до 271,3 млн. долл. в 2013 году. Связано это с тем, что Узбекистан ввел акцизный налог на ввозимую муку в размере 15%, что привело к снижению поставок.

В Таджикистане также была установлена ставка НДС на ввозимую муку в страну в размере 18%, а на зерно – 10%. Затем Кыргызстан последовал их примеру и ввел защитную пошлину в размере 3 сома на килограмм муки. Афганистан тоже не остался в стороне и ввел ограничения в виде 16 процентного сбора от таможенной стоимости ввозимой муки [60].

Наблюдается снижение объемов экспорта и в Азербайджан примерно на треть, в Иране – почти наполовину. Тем не менее, иранский рынок является наиболее перспективным для казахстанского зерна в связи с введением Российской Федерацией экспортных пошлин, а также открытием новой железной дороги в Иран через территорию Туркменистана по маршруту Узень – Горган.

На современном этапе в структуре экспорта прогнозируются некоторые изменения. Связано это с тем, что сокращают посевные площади в США и Канаде, и, как следствие, уменьшаются переходящие запасы в основных странах-экспортерах. В связи с этим стабильно растут цены. Такие страны как Россия, Украина и Казахстан ведут агрессивную политику завоевания рынка зерна. Это им удастся в результате увеличения внутреннего производства зерна, год от года они усиливают свои позиции на международном рынке зерна. В совокупности Россия, Украина и Казахстан в перспективе смогут завоевать до 25% от мирового объема экспорта зерновых в соответствии с рисунком 27, составленным автором.



Рисунок 27 – Зерновой экспорт России, Украины и Казахстана в 1998/2008гг - 2015/2016 маркетинговых годах и прогноз к 2020 году, млн. т

Из рисунка видно, у России, Украины и Казахстана высокие показатели роста. По сравнению с 1997 годом экспортные поставки России на мировом рынке зерна увеличены в 16 раз, Украины примерно в 23 раза, Казахстана примерно в 1,5 раза. Россия, Украина, Казахстан относятся к странам с огромным земельным потенциалом и имеют перспективы для увеличения размеров посевных площадей под зерновыми культурами, увеличения объема производства зерна, а также его экспорта.

Таким образом, анализ состояния мирового рынка зерна позволяет заключить, что за последние несколько лет были отмечены резкие понижения уровней экспорта из Австралии, стран Европейского Союза, Канады, Аргентины, Турции. По имеющимся данным Министерства сельского хозяйства США, IGC и FAO UN основными игроками на мировом рынке останутся США, Канада, Россия, Аргентина, страны Европейского союза в соответствии с рисунком 28, составленным автором.



Рисунок 28 – Структура экспортеров пшеницы на мировом рынке 2009–2015 и 2020 годах, %

Таким образом, в развитии глобального зернового рынка ожидается ряд изменений, в целом наблюдается тенденция к росту производства зерна; объемы импорта зерна имеют тенденцию к сокращению, объемы экспорта наоборот – к росту. Однако общая емкость рынка имеет тенденцию незначительного сокращения.

Важным фактором, влияющим на мировой рынок зерна в последнее десятилетие, является сокращение объемов переходящих запасов зерна ввиду снижения мирового производства, растет численность населения планеты, увеличивается потребление зерна. В свою очередь, показатель изменения переходящих остатков оказывает влияние на динамику цен мирового рынка зерна. Рост или снижение цен происходит в основном под влиянием изменения остатков в конце сельскохозяйственного сезона. В ближайшие годы прогнозируется дальнейший рост мировых среднегодовых цен на пшеницу на 12-15% [61].

Товарные биржи США работают на установление мировых цен на пшеницу и остальные зерновые культуры. Также уровень мировых цен во многом зависит от экспортной политики США, так как сегодня роль первой скрипки в мировой торговле зерном играют именно США (их доля составляет около 31% мирового экспорта), далее идут Канада – 17%, Австралия – 15%, ЕС – 15% и Аргентина – 11% [62,63].

Эта величина в среднем составляет 20% от величины годовых потребностей в зерне для достижения продовольственной безопасности страны. В двух странах, а именно Канаде и США, отношение переходящих запасов к среднегодовому потреблению более чем в три раза превышает необходимый уровень. Для Канады этот показатель составляет 83%, для США – 70%. Но по абсолютным цифрам переходящего запаса постоянно лидируют США [64,65].

С начала девяностых годов вплоть до 2007 года колеблются цены на нефть и пшеницу, начиная с 2007 года цены на сырье стали сильно повышаться. Средние рыночные цены в Республике Казахстан на пшеницу третьего класса, прогноз на период 2017-2020 гг., долл. США/тонна проиллюстрированы в соответствии с рисунком 29, составленным автором.



Рисунок 29 – Средние рыночные цены в Республике Казахстан на пшеницу третьего класса, прогноз на период 2017-2020 гг., долл. США/тонна

Проведенный анализ показал, что несмотря на высокие показатели роста экспорта зерна Казахстан, как Россия и Украина, стабильно не удерживают свои позиции на мировом рынке. По этой причине вынуждены предлагать зерно по более низким ценам. Эксперты IGC и FAO UN прогнозируют, несмотря на общую тенденцию повышения цен на мировом рынке, это может замедлить темпы роста цен на зерно в мире до 10-12% в год.

Прогноз биржевых котировок на пшеницу на товарной бирже Чикаго до 2020 года, исходя из математических зависимостей, показывает, что они будут варьироваться в среднем на уровне 195-200 долл. за т, что будет существенно ниже предыдущих лет. Сложившиеся цены на зерновые культуры и муку на экспорт/франко-элеватор в 2015 году в Казахстане представлены в таблице 5, составленной автором.

Таблица 5 – Цены на зерновые культуры и муку на экспорт/франко-элеватор в 2015 году, долл./т

Наименование станции	Пшеница третьего класса с клейковиной		Пшеница четвертого класса	Ячмень второго класса	Мука		
	23-24%	27-30%			высший сорт	первый сорт	второй сорт
1	2	3	4	5	6	7	8
ст. Петропавловск, DAP	205-213	225-233	176-184	165-172	382-391	369-378	345-354
ст. Сары-Агаш, DAP	238-247	252-261	203-214	178-187	399-408	383-393	363-372

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5	6	7	8
ст. Луговая, DAP	242-254	256-268	210-219	183-191	407-416	387-396	362-371
ст. Тобол, DAP	211-220	238-247	196-205	213-221	401-410	396-404	369-378
порт Актау, FOB	253-262	271-281	229-238	215-224	419-428	410-419	388-397
ст. Бекабад, CPT	282-289	301-310	260-268	-	459-467	436-445	419-428
ст. Хайратон, CPT	332-340	352-362	307-315	262-271	481-491	464-471	447-455
ст. Кудукли, CPT	326-334	340-349	303-312	-	458-467	439-448	423-432

Пшеница третьего класса с содержанием клейковины 23% на условиях DAP (доставка любым видом транспорта) со ст. Луговая (Казахстан-Кыргызстан) была реализована по 242-254, пшеница с клейковиной 27-30% – 256-268, ячмень – 183-191, мука высшего, первого и второго сорта стоит 407-416, 387-396, 362-371 долл. за т.

Пшеница третьего класса с элеваторов Южно-Уральской железной дороги была реализована по 205-213, пшеница выше 27% клейковины – 225-233, ячмень – за 165-172, мука высшего, первого и второго сортов – по 382-391, 369-378 и 345-354 долл. за т соответственно.

На ст. Сары-Агаш (Казахстан-Узбекистан, DAP) пшеница третьего класса стоила 238-247, пшеница с клейковиной 27-30% – 252-261, ячмень – 178-187, мука высшего, первого и второго сорта стоила 399-408, 383-393 и 363-372 долл. за т.

На станции Тобол (DAP) стоимость пшеницы третьего класса 211-220, пшеница с клейковиной 27-30% – 238-247, ячмень – 213-221, высшего, первого и второго сорта стоит 401-410, 396-404 и 369-378 долл. за т.

На ст. Хайратон (Узбекистан-Афганистан, CPT (любые виды транспорта)) цена на пшеницу третьего класса составляют 332-340, на пшеницу с клейковиной 27-30% – 352-362, ячмень – 262-271, высшего, первого и второго сорта – 481-491, 464-471 и 447-455 долл. за т.

В порту Актау на условиях FOB (морские и внутренние водные перевозки) пшеница продавалась по 253-262 с клейковиной выше 27% – 271-281, ячмень – 215-224. Мука высшего, первого и второго сорта была реализована за 419-428, 410-419 и 388-397 долл. за т.

Таким образом, комплексное изучение современного состояния рынка зерна в Казахстане позволяет сделать следующие обобщения:

1 Несмотря на то, что площади посевов зерновых культур в анализируемом периоде характеризуются разнонаправленной колеблемостью, в целом имеется положительная динамика расширения посевов.

2 В производстве зерновых культур наблюдаются рациональные структурные сдвиги, которые, прежде всего, связаны с отходом от монокультурного земледелия для формирования рациональной структуры посевов в растениеводстве. В структуре производства зерна преобладает пшеница, на долю которой приходится в среднем 62,7%, что свидетельствует о необходимости диверсификации посевных площадей.

3 Зерновое производство в стране развивается неустойчиво вследствие резких колебаний урожайности и валовых сборов зерновых культур. Увеличение производства зерна обеспечивается в основном за счет расширения посевных площадей и относительно благоприятных погодных условий.

4 Несмотря на то, что казахстанский зерновой рынок еще находится в стадии формирования, зерновой экспорт постепенно превращается в устойчивый фактор глобального рынка зерна.

5 В современных условиях немногие страны мира в состоянии удовлетворить всевозрастающую потребность роста спроса на зерно. Проведенный анализ современного состояния на мировом рынке зерна показал, что более ста двадцати стран мира импортируют зерно, и лишь немногие, порядка десяти стран, имеют излишки внутреннего потребления зерна и удовлетворяют глобальный спрос на импорт.

Как видим, у рынка зерна в Казахстане существует довольно много проблем, однако все эти проблемы можно решить. Перед агропромышленным комплексом Казахстана поставлена масштабная задача, направленная на финансовое оздоровление, развитие государственных систем обеспечения субъектов агропромышленного комплекса, повышение эффективности систем государственного регулирования отрасли, поддержку экспорта продукции, в рамках которой проводится глубокие исследования в последующих разделах диссертации.

2.2 Анализ состояния и тенденций развития логистической инфраструктуры в Казахстане в сфере экспорта зерна

Особое значение в повышении эффективности производства и экспорта зерна имеет транспортно-логистическое обслуживание. Зерно в силу своих биологических свойств является специфическим грузом и требует особенного подхода к логистическому обеспечению зернового рынка страны. Неудовлетворительные условия хранения и транспортировки ведут к количественным и качественным потерям зерна.

Необходимо отметить, что размещение мощностей по хранению зерна в Казахстане сформировалось в период административно-командной экономики. При переходе к рыночной экономике приватизированные элеваторы заняли монопольное положение, что привело к увеличению платы за их услуги.

Анализ инфраструктуры в сфере экспорта зерна показывает, что основные мощности хранения в Казахстане сконцентрированы в сельскохозяйственных хлебоприемных предприятиях – 69,3%. Нами рассмотрены и систематизированы организации в сфере логистики зерна, а также инфраструктура, обеспечивающая экспорт зерна, которая представлена на рисунке 30, составленный автором на основе исследования.



Рисунок 30 – Объекты инфраструктуры по обеспечению хранения и транспортировки зерна в Республике Казахстан

Морской порт Актау, расположен на пересечении нескольких транспортных коридоров. Благодаря столь выгодной дислокации, через него идут грузы с востока на запад, с севера на юг и в обратном направлении. Модернизируется порт в рамках проекта «Новый шелковый путь», реализация которого увеличит транзитный потенциал Республики Казахстан. Сегодня портом Актау управляет национальная компания «Қазақстан темір жолы» [66]. Казахстанские зерновые терминалы действуют в портах Актау, Баку (Азербайджан), Амирабад (Иран) (таблица 6).

Совокупный объем перевалки группой компаний «Ак Бидай-Терминал» составляет 1,6 млн. тонн зерна в год. Построен зерновой терминал для перевалки зерна из железнодорожных вагонов в морские суда. Его производственные мощности позволяют перегружать до 350 т зерна в час, он оснащен автоматизированной системой управления всем технологическим циклом, включая систему активной вентиляции, высокоточные электронные весы. Услуги терминала высокого современного качества. Он имеет 11 силосов для временного хранения зерна общим весом 22,5 тыс. т, способен принимать из железнодорожных вагонов и отгружать в морские суда не менее 2 тысяч т зерна в сутки [67].

Таблица 6 – Терминальные емкости и элеваторы по перевалке зерна

Наименование	Регион	Основной вид деятельности	Объем единовременного хранения зерна, млн. т	Мощность перевалки зерна, тыс. млн/год
ТОО «Актауский Морской Северный Терминал»	Мангистауская область, порт Актау	перевалка зерновых культур в морские сухогрузы для отправки на экспорт	0,06	1,5
АО «Ак Бидай-Терминал»	Мангистауская область, порт Актау	перевалка казахстанского зерна в морские сухогрузы для отправки на экспорт	0,02	0,6
Дочерние и зависимые организации, 50% уставного капитала				
ООО «Бакинский Зерновой Терминал»	Азербайджан, порт Баку	перевалка казахстанского зерна в морские сухогрузы для отправки на экспорт	0,02	0,3
ООО «Амирабад Грейн Терминал Киш»	Иран, порт Амирабад	перевалка казахстанского зерна в морские сухогрузы для отправки на экспорт	0,05	0,7

Актауский морской северный терминал (ТОО «АМСТ») расположен на восточном побережье Каспийского моря. Он – важное звено создаваемой мультимодальной логистической цепочки, включающей также сухой порт СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», соединенный с Актау посредством железнодорожной ветки [68]. Основанный в 2014 году современный многоцелевой терминал имеет возможность перевалки сухих грузов до 3,0 млн. т в год, в том числе зерновых культур – 1,5 млн. т в год.

Таким образом, если учитывать, что экспорт товарного зерна в среднем составляет от 5-7 млн. т в год, то логистическая составляющая портовых мощностей в сила поддерживать в среднем 44% объема отгрузки зерна на зарубежные рынки. В силу того, что Казахстан отрезан от основных экспортных портов, имеются серьезные проблемы с вывозом зерна на экспорт. Дисбаланс объемов экспорта и перевалочных мощностей можно увидеть на рисунке 31, составленном автором.

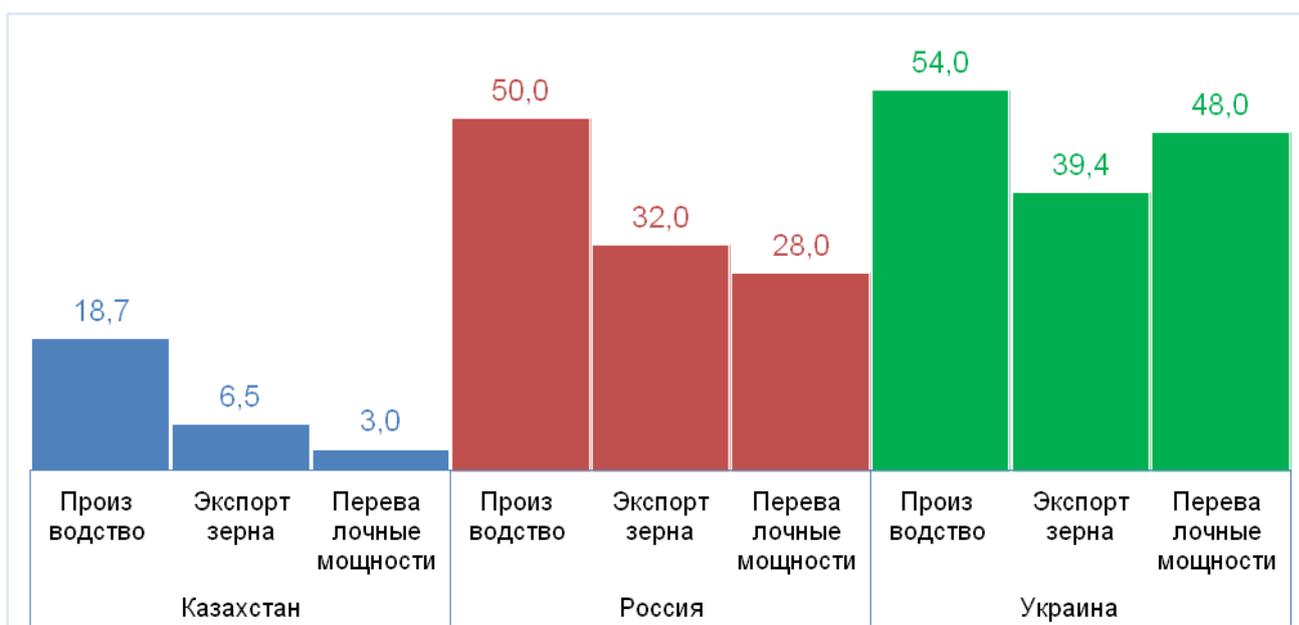


Рисунок 31– Объемы производства, экспорта и мощностей по перевалке зерна в Казахстане, России и Украине в 2015 году, млн. т

Общая мощность портов Украины и России по перевалке зерновых грузов составляет 48 млн. т и 28 млн. т соответственно, при этом портовые мощности соседних государств интенсивно развиваются. В Казахстане же при производстве 18,7 млн. т перевалочные мощности не превышают 3 млн. т за 2015 год.

Состояние и развитие транспортно-логистической системы зернового экспорта имеют для Республики Казахстан исключительное значение. Географические особенности, обширная территория, отсутствие выхода к открытому морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов делают экономику Казахстана одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

В силу недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры направления казахстанского экспорта постоянно меняются. Рассмотрим основные транспортные маршруты экспорта казахстанского зерна:

Северный – через погранпереходы Аксу, Петропавловск, Семиглавый Мар в направлении морских портов Черного и Балтийского морей.

Южный – через погранпереходы Сарыагаш, Луговое, Болашак (Иран, Узбекистан, Туркменистан, Киргизстан, Таджикистан и Афганистан).

Западный– через порт Актау (в Иран), а также через ж/д. ст. Дины Нурпеисовой (порты Азовского и Черного морей России, Азербайджан, Грузия).

Восточный – через погранпереход Куркамыс, Локоть (Россия, Монголия); через погранпереход ж/д. ст. Достык – Алашанькоу (Китай).

В целях увеличения экспорта казахстанского зерна в страны Средней Азии, Афганистан и Иран введен элеваторный комплекс с мельницей на

станции Бейнеу в Мангистауской области. Введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Новый Узень - Кызыл Кия - Горган, которая связывает Казахстан (через территорию Туркменистана) с Ираном, а также в рамках программы «Нұрлы жол» развивается СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», связывающая Казахстан с Китаем, формируется технологическая увязка с железной дорогой «Жетыген - Хоргос», автомобильным коридором «Западная Европа - Западный Китай» [69].

Критическими элементами инфраструктуры зернового экспорта являются транспортная система, а также система связи, затрудняющая возможность оперативного обеспечения объективной информацией всех его участников, особенно сельскохозяйственных товаропроизводителей. Транспортная инфраструктура зернового экспорта обеспечивает местные, внутри, межрегиональные и межгосударственные перевозки зерна и продуктов его переработки и включает автомобильный, железнодорожный, речной и морской транспорт.

Сельхозпроизводители выбирают оптимальную стратегию с учетом затрат на транспортировку. Рост цен на ГСМ, автомобильных и железнодорожных тарифов приводит к тому, что транспортные расходы становятся все более существенным элементом затрат, определяющим выбор места хранения и способа реализации продукции. Решающим фактором во многих случаях является расстояние от полей сельхозпроизводителей до элеваторов и перерабатывающих предприятий, а также наличие железнодорожных путей и автодорог. Оптимальное территориальное расположение, доступ к транспортной инфраструктуре упрощают и удешевляют для покупателей процесс транспортировки и доставки зерна [70].

Реализации излишков зерна препятствует высокий уровень транспортных затрат, обусловленных географической удаленностью от рынков сбыта. Значительный удельный вес издержек на транспортировку в конечной цене этих продуктов ведет к снижению их конкурентоспособности и возможности реализации.

Автомобильным транспортом в основном перевозят зерно от комбайна до зернотока и после – до хранилища (складов, элеваторов). Эти перевозки осуществляются с помощью переоборудованных сельскохозяйственными товаропроизводителями грузовых автомобилей или автомобилей транспортных организаций. Вместе тем, в мировой практике уже много лет для перевозок зерна используются специализированные саморазгружающиеся крытые полуприцепы, что не только обеспечивает уменьшение потерь зерна, но и предотвращает попадание в него инородных веществ.

На железнодорожный транспорт приходится основной объем (до 90%) межрегиональных и межгосударственных перевозок зерна и продуктов его переработки. Уровень железнодорожных тарифов на перевозку зерновых грузов оказывает существенное влияние на объем экспорта зерна. Для страны этот вопрос имеет важное значение, при экспорте зерна железной дорогой расстояние от места производства до порта отправки колеблется от 2 до 3 тыс. км. При существующих тарифах стоимость такой перевозки часто оказывается

равной цене самого зерна, т.е. тарифы удваивают его стоимость. У мировых экспортеров из США и Канады низкие транспортные издержки обусловлены тем, что в Соединенных Штатах зерно в порты доставляется в основном по Миссисипи самым дешевым речным транспортом. В результате стоимость перевалки зерна намного дешевле, чем в других зерновых странах [71].

Наиболее слабым местом в логистической цепи перевозки и перевалки экспортных зерновых грузов в настоящее время является железнодорожная система страны. Изношенность вагонов зерновозов составляет более 90%, что приводит к их дефициту в пиковые периоды перевозок. Существующая система эксплуатации вагонов-зерновозов является неэффективной, предполагая в основном повагонные отправки. Это приводит к увеличению оборота вагонов и снижению их продуктивности. Многими зарубежными авторами предлагается повысить эффективность перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом за счет широкого использования маршрутизации. Это требует создания сети региональных опорных погрузочных пунктов (элеваторов), где будет концентрироваться погрузка зерновых маршрутов [72]. Общее количество вагонов зерновозов и объем перевозок зерна за 2007-2015 гг. представлены на рисунке 32, составленном автором.

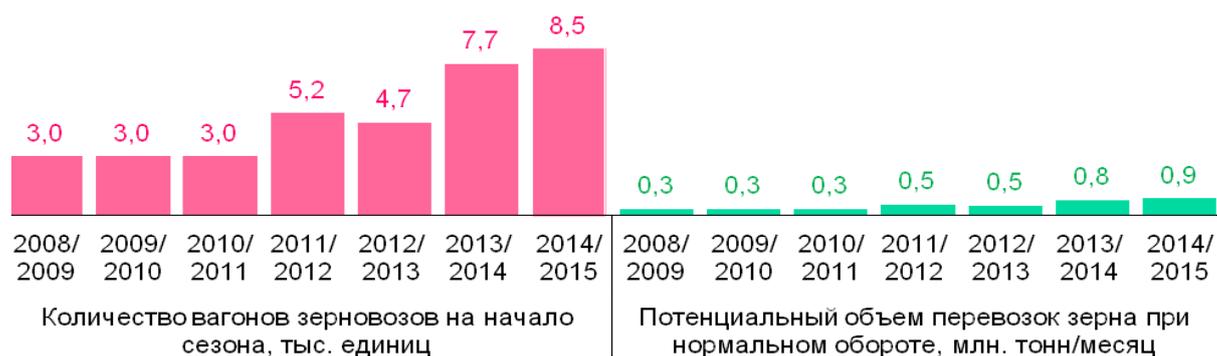


Рисунок 32 – Инвентарный парк грузовых вагонов и количество перевезенного зерна за 2007-2015 годы, единицы/млн. т

На сегодняшний день ситуация заметно улучшилась, инвентарный парк зерновозов составляет около 8500 единиц, в том числе около 7000 зерновозов и более 1000 полувагонов, оборудованных съемной крышей. Количество вагонов-зерновозов задействованных на железных дорогах Казахстана, полностью покрывает потребности экспортного потенциала, таким образом, снят вопрос их дефицита. На сегодня рынок представлен рядом участников (таблица 7).

АО «Қазтеміртранс», являясь крупным собственником инвентарного парка грузовых вагонов Республики Казахстан (порядка 6300 ед.), осуществляет более 50% грузоперевозок от общего объема железнодорожных перевозок по территории Казахстана.

Таблица 7– Крупнейшие операторы вагонов при перевозке зерна в Казахстане

Наименование	Учредители	Основной вид деятельности	Размер парка зерновозов, тысяч единиц
АО «Қазтеміртранс»	дочерняя компания АО«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»	услуги оператора грузовых вагонов	4,7
АО «Астық Транс»	совместное казахстано-российское предприятие по перевозке зерна	услуги оператора грузовых вагонов	3,0

АО «Астық Транс» к перевозке казахстанского зерна на экспорт привлекает парк АО «Қазтеміртранс», ЗАО «Русагротранс» и других операторов вагонов. Они перевозят более 1 млн. т зерна в месяц. В собственном парке АО «Астық Транс» насчитывается 3 тыс. единиц вагонов-зерновозов.

Частный парк вагонов-зерновозов, прежде всего казахстанских собственников, а также собственников государств-участников СНГ и Прибалтики, насчитывает до 700 единиц, большая их часть обеспечивает транзитные перевозки по территории Казахстана.

АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» в совокупности имеет в своем оперативном управлении 8,0-8,5 тыс. единиц вагонов-зерновозов различных технических модификаций и типовых моделей. Перевозки кроме зерновозов осуществляются крытыми вагонами (в мешковой таре или насыпью).

Положение Казахстана на стыке Европы и Азии стало его значительным транзитным потенциалом, для азиатских стран он является географически безальтернативным транспортным коридором с Россией и Европой. Поэтому в стране проводятся интенсивные работы по интеграции логистической системы зернового экспорта республики в мировую транспортную систему через:

- модернизацию транспортной инфраструктуры с учетом основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связывающих маршруты и узлы по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;
- организацию максимально эффективной транспортировки зерна;
- уменьшение доли транспортной составляющей в конечной стоимости зерновой продукции.

В логистической цепочке большое значение имеет система хранения, представленная емкостями для хранения зерна элеваторами, хлебоприемными пунктами, хранилищами хозяйств по производству и переработке зерна. Практика показывает, что способ хранения зерна на элеваторах является более предпочтительным, так как в них поддерживаются для этого оптимальные условия. Но затраты на хранение в этом случае выше, чем в складах фермерских хозяйств.

В Республике Казахстан действуют 204 лицензированных хлебоприемных предприятий, элеваторов, зернохранилищ, суммарная емкость которых в 2015 году составила 24,5 млн. т, из них 13,9 млн. т приходится на

лицензированные хлебоприемные предприятия, а 10,6 млн. т находится в собственности у сельхозпроизводителей (таблица 8).

Сельхозпроизводители стали по минимуму пользоваться услугами элеваторов [73]. Из-за высоких тарифов у них большие издержки, которые растут вместе с тарифами. Получается замкнутый круг: элеваторы свою незагруженность пытаются компенсировать ценами на услуги. Поэтому хранение и подработка зерна на большинстве элеваторов экономически не выгодно для сельхозпроизводителей. Они вынуждены хранить значительную часть своей продукции на зерноскладах в хозяйствах, несмотря на высокие риски потери как качества, так и количества зерна.

Пока в стране объем производства зерна не превышал 18,1 млн. т, его хранение и транспортировка оставались вне поля зрения властей, если речь не шла об интервенционном фонде зерна. Увеличение в последние годы производства зерна и относительно небольшой его прирост внутреннего потребления, привели к росту переходящих запасов и экспортных ресурсов, падению цен на основу казахстанского зернового экспорта – пшеницу и ячмень. В таких обстоятельствах не могли не обостряться накопившиеся проблемы с хранением и транспортировкой зерна. И все это, естественно, заставило искать новые подходы к формированию производственной инфраструктуры и логистическому обеспечению зернового экспорта страны.

В целях изучения нынешнего состояния и выявления основных факторов, сдерживающих развитие логистики зернового экспорта, нами проведен многомерный статистический анализ логистических показателей основных хлебоприемных предприятий (ХПП) страны.

Хранение зерна хлебоприемными и зерноперерабатывающими предприятиями осуществляется на элеваторах, в складских помещениях или силосных сооружениях. Прежде чем поступить на хлебоприемные предприятия (ХПП) поток зерна проходит ряд этапов, таких как приемка, сушка, очистка, хранение и погрузка. Перед использованием сырье подвергается очистке, сушке, обеззараживанию зерна от вредителей и другим видам обработки. По состоянию на 2015 год общая емкость лицензированных ХПП составляет 13 659,8 тыс. т, в том числе складская 5 154,2 тыс. т и элеваторная – 8 505,6 тыс. т (таблица 8).

Таблица 8 – Анализ мощностей хранения по областям Республики Казахстан, тыс. т [74]

Области	Количество лицензированных ХПП	Общая емкость, тыс. т	В том числе	
			складская	элеваторная
1	2	3	4	5
Акмолинская	62	3909,1	1418,0	2491,1
Актюбинская	9	540,0	184,8	355,2
Алматинская	4	186,2	88,2	98,0
Восточно-Казахстанская	10	496,6	108,7	387,9

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5
Жамбылская	1	30,0	30,0	0
Западно-Казахстанская	10	580,8	184,8	396,0
Карагандинская	6	196,1	52,8	143,3
Костанайская	39	3842,3	1623,0	2219,3
Кызылординская	3	115,5	25,5	90,0
Мангистауская	2	122,0	22,0	100,0
Павлодарская	4	190,3	69,2	121,1
Северо-Казахстанская	53	3428,4	1327,2	2101,2
Южно-Казахстанская	1	22,5	20,0	2,5
Итого	204	13 659,8	5 154,2	8 505,6

Цены ХПП на услуги по хранению зерна зависят от используемой технологии, грузоподъемности, автоматизации, его географического месторасположения. В связи с этим, большой практический интерес представляет проведение многомерной классификации по основным признакам ХПП с использованием статистико-математических методов [75].

Многомерный статистический анализ по оценке эффективности объектов логистической инфраструктуры проводится по следующей методике:

1 Выбор объектов (ХПП) исследования, сбор данных по основным показателям (затраты на хранение, затраты на транспортировку зерна автомобильным и железнодорожным транспортом и пр.).

2 Обработка данных с помощью математического пакета для решения статистических задач.

3 Систематизация и оценка полученных данных по кластерам.

4 Выводы и рекомендации по совершенствованию и модернизации логистических объектов в сфере экспорта зерна.

Подобная классификация позволяет выделить однородные классы ХПП, отличающиеся между собой по ценовым составляющим на приемку, хранение и погрузку зерна, также по величине емкости. Кроме того, эффективность работы ХПП тесно связана с транспортом, от успешной деятельности которого зависит поступление зерна, а также бесперебойное продвижение его к потребителю. Таким образом, для проведения классификации ХПП были использованы вариации по следующим показателям: общая емкость ХПП, тыс. т; приемка и погрузка 1 т зерна автомобильным транспортом, тенге; приемка и погрузка 1 т зерна железнодорожным транспортом, тенге; хранение 1 т зерна на месяц, тенге (Приложение А).

Для проведения классификации ХПП был использован ряд процедур кластерного анализа с использованием пакета STATISTICA, позволившего получить схожие результаты. Из представленных 204 лицензированных хлебоприемных предприятий (таблица 8) были отобраны 81 ХПП,

расположенные в 10 основных зерносеющих регионах Казахстана (Акмолинская, Костанайская, Северо-Казахстанская, Актюбинская, Западно-Казахстанская, Мангистауская, Восточно-Казахстанская, Жамбылская, Карагандинская, Павлодарская области). В результате компьютерного вычисления из 81 ХПП определены 6 кластеров, по шести признакам (Приложение Б).

Теперь охарактеризуем полученное разбиение на кластеры [76]. Для каждого выделенного кластера рассчитано отношение средних значений признаков по кластерам к соответствующим средним значениям по выборке ХПП всего в соответствии с рисунком 33.

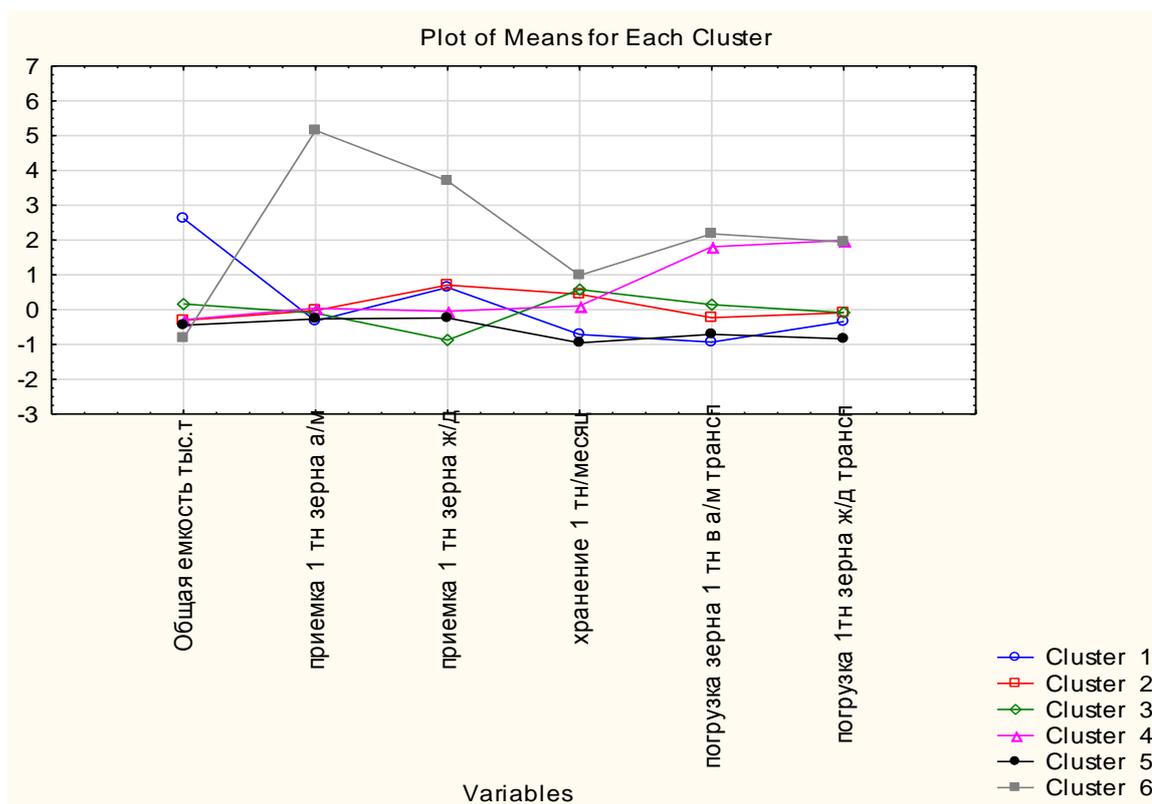


Рисунок 33 – Отношение средних значений признаков по кластерам к соответствующим средним значениям по выборке

На рисунке 33 графически выделяется 1, 4 и 6 кластеры с высокой волатильностью от среднего значения. По признаку «Общая емкость ХПП», самой высокой грузоподъемностью обладает первый кластер, за счет чего он обладает значительно низкими логистическими затратами на приемку, хранение и погрузку. Кластеры 2, 4, 5 и 6 находятся на уровне ниже среднего значения и соответственно имеют небольшую емкость для хранения зерновой продукции. Наиболее высокие логистические затраты несут ХПП шестого кластера, имеющие малые объемы емкости в соответствии с рисунком 34, на основе проведенных расчетов автора.

		Descriptive Statistics for Cluster 1 (zerno2016 - копия.sta)		
		Cluster contains 6 cases		
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance	
Общая емкость тыс.т	2,618859	1,295542	1,678430	
приемка 1 тн зерна а/м	-0,325045	0,058301	0,003399	
приемка 1 тн зерна ж/д	0,638887	0,132485	0,017552	
хранение 1 тн/месяц	-0,712801	0,343165	0,117762	
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	-0,932884	0,076162	0,005801	
погрузка 1тн зерна ж/д трансп	-0,340029	0,098853	0,009772	

Рисунок 34 – Статистические характеристики ХПП 1 кластера

В состав первого кластера вошли 6 ХПП, схожие друг с другом по величине емкости и логистическим затратам, т.е. суммарно по всем признакам в соответствии с рисунком 34. Самыми крупными из них являются ТОО «Иволга» общей емкостью 436,3 тыс.т и ТОО «Сарыкольский элеватор», емкость которого составляет 405,8 тыс.т. Наименьшим объемом хранения обладает ТОО «Астык коймалары» «Хлебная база №1, собственность национальной компании АО «НК Продкорпорация», емкость которой составляет 192,8 тыс.т,

Как показывает классификация предприятий, первый кластер обладает наибольшими объемами емкости. Объем емкости составляет выше среднего значения и равен в среднем 297,4 тыс. т, и несет наименьшие логистические затраты. Так, показатели хранения, погрузки двумя видами транспорта и приемка автомобильным транспортом имеют значения ниже среднего, и характеризуются низкими ценами на обслуживание в ХПП. Стоит отметить, что во всех ХПП затраты на приемку и погрузку зерна ж/д транспортом являются намного выше, чем использование автомобильного транспорта.

Первый кластер не является исключением, где приемка 1 тонны зерна ж/д транспортом имеет значение выше среднего и характеризуется более высокими затратами. Например, в ТОО «Пешковский КХП» цена за приемку и погрузку 1 т зерна а/м транспортом составляет 201,38 тг и 248,76 тг соответственно, тогда как цена на ж/д транспорт в обоих случаях составляет 689,43 тг. В среднем, по первому кластеру общая емкость составляет 297,4 тыс. т, приемка и погрузка зерна автомобилем 198,2 и 237,2 соответственно, хранение за месяц 210,5, приемка и погрузка железной дорогой в среднем составил 659,7.

Во второй кластер вошли 20 ХПП, которые по 2 признакам имеют значение вышесреднего, оставшиеся 4 нижесреднего в соответствии с рисунком 35. Следует заключить, что среднее значение по величине емкости второго кластера составляет 73,1 тыс. т, логистические затраты в среднем находятся от 242,5 тг. до 751,6 тг. То есть при малом объеме емкостей логистические затраты на приемку, хранение и погрузку зерна значительно увеличиваются, что видно на рисунке 35 (расчеты автора).

		Descriptive Statistics for Cluster 2 (zerno2016 - копия.sta) Cluster contains 20 cases		
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance	
Общая емкость тыс.т	-0,309431	0,502405	0,252410	
приемка 1 тн зерна а/м	-0,022119	0,491203	0,241280	
приемка 1 тн зерна ж/д	0,706598	0,604324	0,365207	
хранение 1 тн/месяц	0,444532	0,813949	0,662513	
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	-0,229548	0,402197	0,161762	
погрузка 1тн зерна ж/д трансп	-0,090248	0,535487	0,286746	

Рисунок 35 – Статистические характеристики ХПП 2 кластера

К данному кластеру относятся ХПП средней величины емкостей и логистических затрат. В целом логистические затраты не ограничиваются указанными признаками на рисунке, здесь также необходимо учитывать другие виды услуг в ХПП – подработка, сертификация, услуги экспедитора, затраты на фумигацию во время хранения продукции и т.д. (таблица 9).

Таблица 9 – Затраты на сертификацию и комиссии экспедитора [77]

Наименование затрат	Цена
Таможенное оформление за 1 ГТД (грузовая таможенная декларация)	17 305
Электронные копии ГТД, тенге/партия	25 000
Паспорт качества, тенге/тонна	60
Фитосанитарный сертификат, тенге/тонна	25
Сертификат происхождения, тенге/тонна	9
Декларация соответствия, тенге/тонна	17
Пломбы – 7 шт на 1 вагон	1 000
Погрузка в вагоны, тенге/тонна	460
Использование ж.д. тупиков, тенге/вагон	15 000
Командировочные расходы, тенге/тонна	57
Монтажная пена – 3 баллона на вагон, тенге/баллон	1000
Услуги международного сюрвеера, тенге/тонна	74,8
Фумигация, тенге/тонна	71,5
Сертификат здоровья, тенге/тонна	5,5
Сертификат нерадиоактивности, тенге/тонна	5,5
Биржевые услуги, тенге/тонна	70
Итого на тонну	60 161
Комиссия экспедитора, тенге/тонна	219
Станционные сборы (подача/уборка вагонов на подъездные пути элеватора – 5 000, маневровые работы ~ 5 000, хранение груза на станции – 3 000, взвешивание вагона на станционных весах – 2 000, сбор за очистку, промывку, дезинфекцию вагонов, зараженных амбарными вредителями) – 1 000;тенге/вагон	16000
Итого на тонну	16219

Здесь речь идет только о лицензированных ХПП, частные зерносклады производителей не вошли в данный список.

Необходимо отметить, что положение с хранением зерна в зернопроизводящих хозяйствах усугубляется тем фактом, что значительная их часть не имеет необходимой техники для послеуборочной подработки и сушки зерна перед закладкой его на хранение. Так, на 100 сельскохозяйственных организаций приходится 65 машин для послеуборочной подработки зерна и 29 сушилок для его послеуборочной сушки, а на 100 фермерских хозяйств – лишь 6 и 1 соответственно [78]. Данные о наличии емкостей хранения зерна, на первый взгляд, обнадеживают, их вполне достаточно. Но их материально-техническая база, размещение по территории страны стали главной причиной в сбоях товародвижения зерна и роста издержек хранения. От этого страдают интересы фермерских хозяйств, сельхозпроизводителей зерна. Проблема эта по сей день не теряет свою актуальность. Поэтому политика государства в области хранения зерна в настоящее время направлена на стимулирование сельскохозяйственных товаропроизводителей к использованию емкостей крупных элеваторов, а также на укрепление их материально-технической базы и объектов хранения.

В состав третьего кластера вошли 23 ХПП, в результате чего данный кластер является самым крупным из рассмотренных. Из шести кластеробразующих признаков, по 3 признакам имеют значения вышесреднего, оставшиеся 3 – низесреднего. Иными словами, в среднем в третьем кластере величина хранения составляет 112,28 тыс. т, это намного ниже, чем показатель первого кластера (297,4 тыс.т). Логистические затраты расположились в диапазоне от 220,77 тг до 742,52 тг за т, что значительно превышает затраты первого кластера и немного выше затрат второго кластера. Наиболее емкими ХПП данного кластера являются ТОО «Урожай» и ТОО «Кзылтуский мукомольный комбинат», емкостью 200 тыс. т в соответствии с рисунком 36.

Descriptive Statistics for Cluster 3 (zerno2016 - копия.sta)			
Cluster contains 23 cases			
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance
Общая емкость тыс.т	0,163528	0,705551	0,497802
приемка 1 тн зерна а/м	-0,097506	0,432603	0,187145
приемка 1 тн зерна ж/д	-0,874716	0,295307	0,087206
хранение 1 тн/месяц	0,576810	0,886728	0,786287
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	0,144485	0,770857	0,594221
погрузка 1тн зерна ж/д трансп	-0,085623	0,652954	0,426349

Рисунок 36 – Статистические характеристики ХПП 3 кластера

Четвертый кластер, объединяющий 10 ХПП, обладает наиболее высокими показателями издержек, нежели предыдущие кластеры, поскольку имеет высокие средние значения по основным признакам в соответствии с рисунком 37. В среднем за четвертый кластер величина емкости составляет 74,6 тыс. т. Приемка и погрузка зерна автомобилем в среднем составила 252,2 и 908,4

соответственно. Приемка и погрузка железной дорогой в разы превышает цены, установленные для автомобильного транспорта. При этом, четвертый кластер характеризуется наиболее меньшими затратами на хранение. Самые крупные ХПП, входящие в этот кластер, ТОО «Айыртауский элеватор» и ТОО «Элеватор «Тайыншы-2006» в соответствии с рисунком 37, на основе расчетов, проведенных автором.

		Descriptive Statistics for Cluster 4 (zerno2016 - копия.sta)		
		Cluster contains 10 cases		
Variable		Mean	Standard Deviation	Variance
Общая емкость тыс.т		-0,289529	0,416415	0,173402
приемка 1 тн зерна а/м		0,043789	0,985790	0,971782
приемка 1 тн зерна ж/д		-0,044550	0,806064	0,649740
хранение 1 тн/месяц		0,108650	0,589692	0,347736
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп		1,807650	0,423853	0,179651
погрузка 1тн зерна ж/д трансп		1,991390	0,041996	0,001764

Рисунок 37 – Статистические характеристики ХПП 4 кластера

В пятый кластер вошли 20 ХПП, со значением нижесреднего, т.е. все значения по шести признакам являются наиболее приемлемыми. В частности, логистические затраты на приемку автомобилем составляет 206,8 тг, это на 8,6 тг дороже стоимости на приемку первого кластера, у которого самые малые затраты на логистику. Данный кластер отличается самой низкой средней стоимостью на хранение в размере 199,3 тг. При таком раскладе цен на хранение и другие логистические затраты в среднем размер величины емкости хранения данного кластера составляет 62,6 тыс. т. То есть в данном кластере при хранении малых объемов зерна логистические затраты также являются низкими в соответствии с рисунком 38.

		Descriptive Statistics for Cluster 5 (zerno2016 - копия.sta)		
		Cluster contains 20 cases		
Variable		Mean	Standard Deviation	Variance
Общая емкость тыс.т		-0,446440	0,534522	0,285714
приемка 1 тн зерна а/м		-0,266260	0,630520	0,397556
приемка 1 тн зерна ж/д		-0,240016	0,590714	0,348943
хранение 1 тн/месяц		-0,951672	0,686695	0,471549
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп		-0,710500	0,348033	0,121127
погрузка 1тн зерна ж/д трансп		-0,836879	0,348176	0,121226

Рисунок 38 – Статистические характеристики ХПП 5 кластера

Шестой кластер сформировался двумя единицами ХПП средней емкостью 34,15 тыс. т – ТОО «Центрально-Казахстанский Элеватор» и ТОО «Карагандинский мелькомбинат», расположенные в Караганде. В среднем этот

кластер имеет самые высокие логистические затраты по всем шести признакам. Например, приемка и погрузка автомобилем в среднем составляет 1000 тг и 1500 тг железной дорогой в соответствии с рисунком 39. Это в разы превышает средние ценовые показатели остальных пяти кластеров.

Descriptive Statistics for Cluster 6 (zerno2016 - копия.sta)				
Cluster contains 2 cases				
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance	
Общая емкость тыс.т	-0,817160	0,030453	0,000927	
приемка 1 тн зерна а/м	5,151396	0,000000	0,000000	
приемка 1 тн зерна ж/д	3,699498	0,000000	0,000000	
хранение 1 тн/месяц	0,983924	0,000000	0,000000	
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	2,181438	0,000000	0,000000	
погрузка 1тн зерна ж/д трансп	1,943591	0,000000	0,000000	

Рисунок 39 – Статистические характеристики ХПП 6 кластера

По итогам кластерного анализа можно заключить, что чем больше объем элеваторов, зернохранилищ, тем ниже себестоимость логистических затрат на приемку, хранение и отгрузку. Данное заключение сделано на примере первого кластера. Пятый кластер, несмотря на низкие логистические затраты, не обладает возможностью хранить зерно в больших объемах в связи с небольшой емкостью хранилищ.

Учитывая цель диссертации, которая направлена на определение путей совершенствования регулирования государством логистики в соответствии с потребностями развития экспорта зерна, нами всесторонне рассматриваются возможности оптимизации логистических затрат на экспорт. Как известно, экспортная прибыль от казахстанского зерна зависит прежде всего от логистических затрат, которые к сожалению, значительно увеличиваются отсутствием выхода к мировым морским торговым путям, и в связи с неудовлетворительным качеством экспортируемого зерна. С учетом того факта, что страна реализует не столько само зерно, сколько качество зерновых культур, отметим, что возможность совершенствования экспортных поставок зависит как от оптимизации логистических затрат, включая диверсификацию экспортных маршрутов, так и от качества продаваемого зерна.

Зерно высокого качества востребовано в любой точке мира. Наличие такой продукции и оптимальных логистических схем дает возможность выходить на новые рынки сбыта с более высоким качеством зерновых культур и низкими затратами. На это, в свою очередь, влияет процесс самого производства, технология выращивания культур, качество применяемых удобрений и пестицидов, а также ряд факторов, связанных с инфраструктурой перевозки зерна.

Таким образом, полученные результаты дают основание сделать вывод о том, что для оптимизации экспортных затрат в себестоимости зерновой

продукции необходимо строительство специализированных экспортноориентированных элеваторов. С учетом большого объема производства зерна и небольшой доли в нем внутреннего потребления, расширение и диверсификация экспортных поставок имеет исключительную важность. В западных странах около 93% времени движения товара от первичного источника сырья до конечного потребителя приходится на его прохождение по различным каналам материально-технического обеспечения и главным образом – на хранение. При этом, производство товара занимает лишь 2% суммарного времени, а транспортировка – 5%. В нашем случае в структуре таких расходов на издержки по содержанию запасов сырья и готовой продукции зерна приходится порядка 44%, на складирование и экспедирование – 16% [79]. Поэтому модернизация инфраструктуры ХПП, зернохранилищ и элеваторов имеет первостепенные предпосылки для оптимизации логистических затрат при экспорте зерна. С помощью проведенного кластерного анализа мы получили усредненные логистические затраты лицензированных ХПП (таблица 10).

Таблица 10 – Средние значения исходных показателей по кластерам и по выборке

Кластеры	Общая емкость, тыс. т	Приемка 1 т а/м	Приемка 1 т ж/д	Хранение 1 т /месяц	Погрузка 1 т в а/м	Погрузка 1 т в ж/д
кластер 1	297,4	198,2	659,7	210,5	237,2	659,7
кластер 2	73,1	242,5	678,3	264,7	409,5	751,6
кластер 3	112,3	220,8	233,4	267,8	482,7	742,5
кластер 4	74,6	252,2	472,0	249,0	908,4	1517,6
кластер 5	62,6	206,8	418,4	199,3	291,7	476,9
кластер 6	34,15	1000	1500	290	1000	1500
Вся выборка	97,4	244,1	481,2	244,1	464,6	787,4

Полученные усредненные цены на логистические затраты за последние пять лет в ХПП дают возможность фермерским хозяйствам, зернопроизводителям и экспортерам зерна ориентироваться на состояние зерновой инфраструктуры с учетом ее ценовой составляющей. Взятый курс на оптимизацию логистических затрат поможет экспортерам получать больше прибыли с меньшими затратами.

Как показал анализ состояния логистического обеспечения экспорта зерна Казахстана, нынешняя ситуация является неоднозначной.

Несмотря на то, что Республика Казахстан располагает крупной сетью элеваторов и лицензированных хлебоприемных предприятий, зернохранилищ, в

силу разных причин в целом материально-техническая база хранения зерна находится в неудовлетворительном состоянии. Качество работы элеваторов и хлебоприемных предприятий является одним из сильнодействующих блокирующих факторов развития отечественного зернового рынка. В современных условиях только 20% элеваторов по техническому обеспечению приближается к мировому уровню, а остальная их часть требует модернизации. Кроме того, резкое удорожание услуг элеваторов в последние годы привело к тому, что они загружаются лишь на 20-30% с колебаниями ее величины по областям от 11 до 60% [71]. Именно удорожание услуг становится одной из главных причин недозагрузки, в результате несоблюдения правил хранения и невозможности осуществления других технологических операций зерно портится и приходит в негодность либо резко снижается его товарная ценность.

Значительная часть урожая зерновых культур остается в хозяйствах, большинство из которых не способны хранить зерно, что приводит к его необоснованным потерям, снижению качества и издержкам.

Отставание логистической инфраструктуры экспорта зерна от требований развитого зернового рынка связано со многими причинами, основными из которых являются [78]:

- высокая капиталоемкость и низкая инвестиционная привлекательность. Межотраслевой характер развития логистической инфраструктуры, долгий срок окупаемости, высокая стоимость, длительный период амортизации основных фондов и как результат остро стоит вопрос хранения зерна. Политика государства в основе своей должна иметь механизмы стимулирования сельскохозяйственных товаропроизводителей на использование емкостей крупных элеваторов, а также на укрепление своей материально-технической базы и объектов хранения;

- неудовлетворительные темпы ввода производственных мощностей зернохранилищ. Ежегодный ввод за 2012-2015 годы в эксплуатацию новых зернохранилищ не возмещает выбытие старых, построенных еще в 80-е годы прошлого века. Половина из имеющихся элеваторов и хлебоприемных предприятий общей емкостью 24,5 млн. т изношена.

Подводя итоги по разделу, посвященному анализу состояния и тенденций развития логистической инфраструктуры в сфере экспорта зерна в Казахстане, назовем главные сдерживающие факторы и проблемные аспекты основных составляющих инфраструктуры логистики экспорта зерна, связанных с системой хранения, портовой инфраструктурой и транспортировкой. Они связаны прежде всего с недостаточной пропускной способностью портовой инфраструктуры, нехваткой подвижного состава для обеспечения перевозок зерновых грузов. Задержки в логистических цепях поставок, сильная изношенность зернохранилищ и элеваторов оборачивается дополнительными расходами.

Таким образом, инфраструктура казахстанской зерновой логистики требует скорейшей модернизации. Развитие технологий позволяет повысить эффективность движения зерновых потоков при минимальном увеличении логистических мощностей. Сложность реализации этой стратегии состоит в

том, что в длинной цепи зерновой логистики отдельные элементы являются узкими местами, которые притормаживают весь зерновой поток, снижают пропускную способность цепи. При этом рыночные механизмы развития зерновой отрасли сегодня не справляется с решением проблем зерновой логистики, ибо не способна предложить эти решения в комплексе. Это вполне объективная ситуация, поскольку в зерновом производстве сложно построить длинные цепи поставок, в которых все звенья были бы интегрированы в рамках единого управления процессом со стороны одного звена. Отсюда возникает вопрос об обеспечении эффективного государственного управления системой зерновой логистики с участием государства и бизнеса.

2.3 Анализ функционирования и регулирования логистики экспорта зерна

Как показало исследование, в предыдущих параграфах логистика экспорта зерна в современном мире требует поведения экспортно-импортной политики государства, в которой прописаны механизмы государственного вмешательства с целью повышения конкурентоспособности страны в сфере международной торговли, и экономической эффективности производственно-распределительных систем зернового рынка. Регулируя логистическую деятельность, государство тем самым, прежде всего заботится о деятельности отечественных зернопроизводителей, фермерских хозяйств и зерноперерабатывающих предприятий.

На современном этапе акцент внешнеэкономической политики государства смещается в сторону такого направления, как государственное регулирование логистики экспорта зерна. Логистика становится центральным фактором трансформации экономической модели развития зернового рынка и сама требует незамедлительного улучшения.

Факторы невысокой рентабельности земледелия и скорости оборота капитала в сельском хозяйстве известны: это сезонный характер производства, сложные погодные условия, низкая производительность и рискованный характер ведения земледелия. Данное обстоятельство требует усиления государственного вмешательства. Аграрное производство требует государственной поддержки, потому что принципы саморегулирования рынка действуют лишь в ограниченных сферах.

Совершенствование государственного регулирования зерновой отрасли – объективная потребность эффективной экспортной политики. Отказ от государственного регулирования в расчете на формирование рынка совершенной конкуренции – большое заблуждение, поскольку способность к саморегулированию характерна для совершенного рынка, который на практике не реален.

Зерно – важнейший источник доходов для абсолютного большинства его производителей [80]. Поэтому усилия государства должны быть направлены на разработку более эффективной аграрной политики, направленной на повышение уровня производства продукции сельского хозяйства, в том числе зерновых [81]. Вопросы производства зерна невозможно решить без его

эффективной логистической составляющей. Как показал анализ в предыдущем параграфе, участие государства в части регулировании логистики зернового экспорта, в частности системы хранения, транспортировки и выхода на мировые перспективные рынки, является безусловным.

Разработанные в 1991-1997 годы принципы построения системы государственного воздействия на внешнеэкономическую деятельность действуют и в настоящее время, хотя жизнь вносит свои коррективы непосредственно в модель управления ВЭД. Приоритетным направлением является отказ от преимущественного использования административно-управленческих методов с постепенным усилением мер экономического характера при сохранении государством функции контроля и регулирования экспортно-импортной деятельности [82; с 78, 79].

Внешняя торговля зерном одно из основных звеньев во внешнеэкономической деятельности. Активно участвуя в формировании национального дохода, она представляет собой сферу сопряжения интересов и требований (в том числе государственных стандартов разных стран) и взаимовыгодного партнерства участниками купли-продажи.

Специфика внешней торговли является продолжением воспроизводственного цикла в звене «реализация» за пределами национальной таможенной границы. В настоящее время для Казахстана внешнеторговая деятельность представляет собой стабильную платежеспособную сферу. Преобладание в структуре экспорта сырьевой группы товаров (нерациональная структура экспорта) вызвано тем, что этот источник поступления валютной выручки, требует наименьших затрат и усилий со стороны экспортеров.

Постепенное сближение уровня внутренних и мировых цен дает инструменты единого регулирования тарифной политики естественных монополий на республиканском уровне, поскольку являются основным ценообразующим звеном в цене монополистов на товары как для внутреннего, так и внешнего потребления. Например, цены на зерновые продукты внутри страны определяются издержками его производства и транспортировки, и они одинаковы как для внутреннего потребления, так и экспортеров [82].

Государственным оператором на рынке зерна АО «Национальная компания «Продовольственная контрактная корпорация» (Продкорпорация) предпринимаются самые актуальные меры для создания условий, способствующих развитию зерновой отрасли отечественного сельского хозяйства. Стратегия поведения Продкорпорации на зерновом рынке, как национального оператора, строится на следующих принципах:

- компания функционирует на равных условиях с остальными участниками рынка, устанавливая закупочные и реализационные цены в пределах сформированного рыночного коридора цен;
- вмешательство государства в лице Продкорпорации осуществляется только в периоды резких ценовых колебаний, когда необходимо сдерживать необоснованные падения и скачки цен на зерно. Это, как правило, происходит в периоды перепроизводства зерна в стране и в годы низкого урожая;

- в высокоурожайные годы объемы закупа Продкорпорации увеличиваются, что в комплексе с другими мерами государства позволяет сдерживать цены от резкого падения.

К таким мерам относятся выделение бюджетных средств на перемещение зерна с целью высвобождения перегруженных хлебоприемных предприятий северных зерносеющих областей, а также субсидирование транспортных расходов казахстанских экспортеров, стимулирующее вывоз излишков зерна из страны.

Так было в высокоурожайные 2009 и 2011 годы, когда Продкорпорации с помощью установления эффективной цены и закупочных интервенций удалось поддержать рынок в соответствии с рисунком 40. В эти годы компания закупила по 5 млн. т, доля ее закупа в общем объеме производства пшеницы в РК превышала 20%.

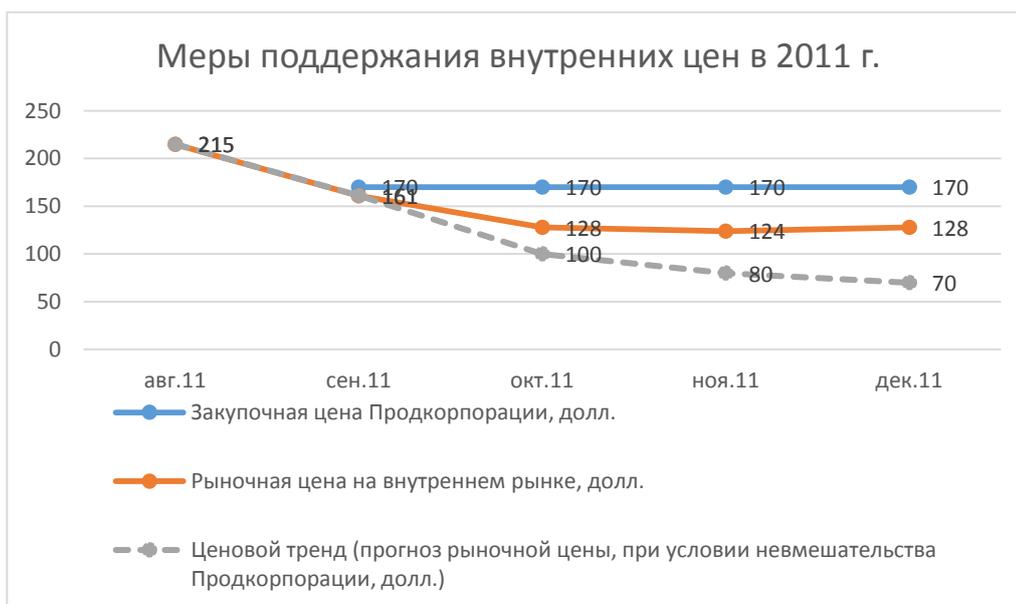
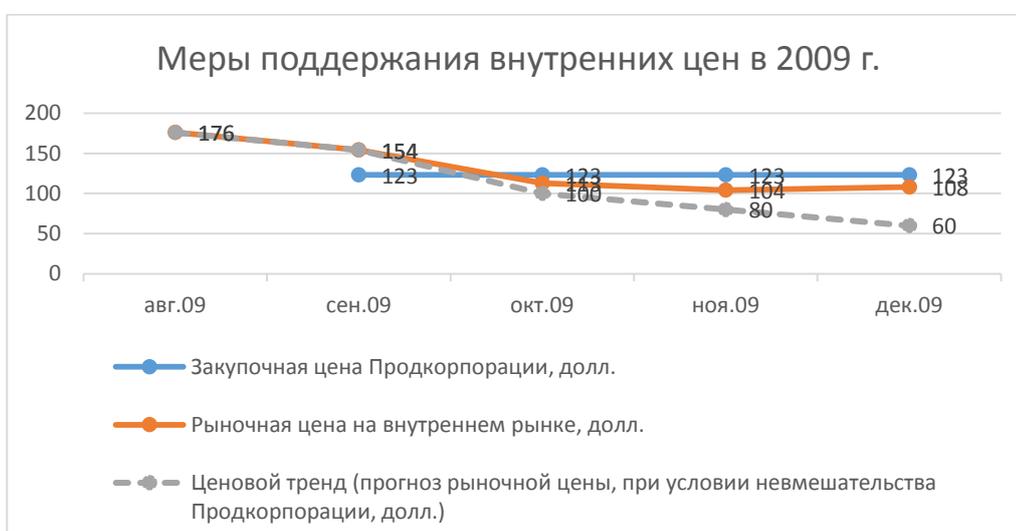


Рисунок 40 – Меры поддержания внутренних цен в высокоурожайные годы АО «НК «Продкорпорация»

В неурожайные годы цены на зерно на внутреннем рынке могут резко возрастать. С целью противодействия последствиям засухи и недопущения роста цен на хлебопродукты государство использует механизм стабилизации цен на продукты переработки зерна, как это было в 2010 году и в 2012-2014 годах.

Здесь применяется механизм разделения ответственности между отраслевым министерством, Продкорпорацией, поставляющей удешевленное зерно, операторами, перерабатывающими зерно в удешевленную муку, хлебопекарными компаниями, производящими социальный хлеб, и местными исполнительными органами, обеспечивающими недопущение роста цен на муку и хлеб за счет целевого использования зерна Продкорпорации операторами-переработчиками.

На свободном рынке конкурентами Продкорпорации являются компании-зернотрейдеры, в том числе крупные агрохолдинги, обладающие собственными активами по производству, хранению и переработке зерна. В числе активно действовавших за прошедшие 5-7 лет на казахстанском рынке зерна крупных компаний, занимавшихся производством, хранением и реализацией зерна, можно выделить: группа компаний ТОО «Иволга-Холдинг», ТОО «Холдинг «Алиби», АО «Холдинг Казэкспортастык», ТОО «Зерновой Пул Казахстана НС», ТОО «Цесна-Астык» и др. Это основные поставщики казахстанской пшеницы и муки на мировой рынок, формирующие наряду с Продкорпорацией отечественный экспорт зерна.

Сильной стороной Продкорпорации в отличие от данных компаний является возможность заключать крупные торговые соглашения с государственными зерновыми компаниями стран-импортеров. В силу наличия статуса государственного оператора зерна Продкорпорация участвует в переговорах на межправительственном уровне.

Так, Продкорпорацией регулярно проводятся деловые встречи с Китайской национальной компанией «Корпорация COFCO», результатом которых в 2014 году стало существенное увеличение объемов заключенных сделок и физических поставок зерна на этот рынок. Согласно данным статистики таможенных органов РК доля экспортных поставок Продкорпорации в общих объемах экспорта казахстанской пшеницы в Китай в 2014 году составила порядка 21%.

Также Продкорпорация имеет преимущество перед своими конкурентами за счет партнерских отношений с хлебоприемными предприятиями во всех зерносеющих регионах страны и налаженной системы взаимодействия с национальным железнодорожным перевозчиком. Компания при закупе зерна рационально распределяет свои ресурсы по областям и, используя логистические схемы, осуществляет отгрузку необходимого объема с хлебоприемных предприятий по оптимальным маршрутам.

При определении экспортных цен для изучения возможности поставок зерна на зарубежные рынки Продкорпорация находится в одинаковых условиях с казахстанскими экспортёрами-конкурентами, в связи с отсутствием прямого доступа к портам Черного, Азовского и Балтийского морей. В данном случае

компания применяет метод расчета обратной цены, когда ориентируясь на мировые цены в морских портах отгрузки, сопоставляются варианты реализационной цены зерна на ХПП с учетом транспортных расходов доставки зерна до этих портов.

С 2014 года Продкорпорация получила лицензию на осуществление биржевой деятельности. Она активно ведет работу по повышению прозрачности ценообразования и доступа участников зернового рынка к биржевым торгам, Продкорпорации – увеличить объемы сделок, заключенных на казахстанской бирже с применением наиболее прогрессивных биржевых инструментов – двойных встречных анонимных аукционов.

Сегодня работа ведущей товарной биржи Казахстана АО «Товарная биржа «ЕТС» позволяет формировать прозрачные цены на зерновые, уменьшить посреднические затраты при закупке и реализации зерна, а также устанавливать справедливые цены для всех участников рынка приведены в таблицах 11, 12 [95].

Таблица 11 – Реализация зерна через АО «Товарная биржа «ЕТС» за 2014 год

Биржевые инструменты	Цены, т
Классические биржевые торги (меморандум)	354 371
Биржевой аукцион (по предоплате)	8 225
Биржевой аукцион (с отсрочкой платежа)	0
Биржевой аукцион (в режиме ДВАА)	113 696
Итого:	476 292

Таблица 12 – Реализация зерна через АО «Товарная биржа «ЕТС» по состоянию на 1 августа 2015 года

Культура	Объем, т	Цена за 1 т	Общая сумма, тг
Пшеница 3 класса	24 614,239	- 19 417,946 т по 41 000 тг - 5 196,293 т по 42 000 тг	1 014 380 092
Пшеница 4 класса	452,058	- 452,058 т по 38 500 тг	17 404 233
Пшеница 3 класса (с отсрочкой платежа)	87 030,028	- 87 030,028 т по 42 500 тг	3 698 776 190
Пшеница 4 класса (с отсрочкой платежа)	97 412,727	- 97 412,727 т по 40 000 тг	3 896 509 080
Итого:	209 509,052		8 627 069 595

В таблицах 11, 12 можно увидеть, что наличие устойчивого спроса на качественную пшеницу, имевшее место в 2014 году вследствие снижения

качества пшеницы урожая 2014 года в основных странах-экспортерах, благоприятно повлияло на экспортные возможности казахстанской пшеницы. В 2015 году ряд обстоятельств, сложившихся на зерновом рынке, а именно рекордное производство пшеницы в мире – 726,5 млн. т и как следствие снижение цен на мировом рынке, незапланированный завоз в Казахстан дешевого российского зерна спровоцировали падение спроса на пшеницу.

Товарные биржи, на информацию которых в первую очередь ориентируются казахстанские экспортеры зерна, это – Чикагская биржа (CBOT) и Парижская биржа (MATIF). Мировая торговля зерном преимущественно осуществляется посредством экспортных поставок через узловые морские порты. Географическое расположение Казахстана, как известно, таково, что путь доставки казахстанского зерна к упомянутым рынкам получается длинным и долгим.

Продкорпорация, участвуя в рынке зерна, обеспечивает финансирование текущей деятельности и кредитование программ развития крупных предприятий, целями которых является создание новых объектов инфраструктуры по транспортировке и хранению зерна; гарантирует экспортный контракт партнерам на экспорт зерна через свою долю. Таким образом, партнеры получают гарантированное долгосрочное финансирование для создания новых объектов производственно-распределительной инфраструктуры, также появляется возможность увеличить количество экспортной поставки за счет контактов с брендом АО «НК «Продкорпорация».

Государственное регулирование логистики в сфере экспорта зерна в том, что государство создает определенные условия для экспорта, например, строя и ремонтируя дороги, развивая транспортные узлы и инфраструктуру хранения и переработки зерна. Инвестированием в инфраструктуру логистики зернопроизводства и хранения, например, элеваторов, зерновых терминалов можно воздействовать на количество экспорта зерна. Управлять сферой производства, экспорта зерна и обслуживающей их логистикой государство начинает с момента создания специализации экономики на зернопроизводстве, подписывая международные соглашения в области мировой торговли, осуществляя надзор за землепользованием, устанавливая налоги, регулируя цены на оборотные средства (ГСМ), цены на хлеб и др. товары первой необходимости, устанавливая или отменяя регулирование обменного курса, регулируя ставку рефинансирования, подписывая соглашения с другими странами о поставках зерна.

Исходя из критической оценки, можно заключить, что в нынешнее время логистика зернового экспорта страны находится в неудовлетворительном состоянии и испытывает серьезные трудности. Нами выделены основные сдерживающие факторы развития данного сектора, характеризующее следующее:

- малоэффективные инструменты государственного регулирования внешнеторговых отношений в зерновой отрасли, в том числе сохранение ограничения экспорта на рынке зерна;

- отсутствие целенаправленной и сбалансированной национальной системы поддержки логистики экспорта зерна;

1 *Проблемы малоэффективных инструментов государственного регулирования внешнеторговых отношений в зерновой отрасли.* Сегодня методами государственного регулирования внешнеторговой деятельности согласно Закону «О регулировании торговой деятельности» выступают:

- таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности;
- нетарифное регулирование внешнеторговой деятельности;
- приостановление продажи и (или) запрет на продажу товаров в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан;
- применение специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер;
- участие в международных экономических санкциях [19].

Главный принцип в системе таможенно-тарифного регулирования экспортной деятельности – уплата таможенных пошлин, тарифных льгот и преференций, исключая какие-либо соглашения участников таможенно-тарифных отношений по вопросам размера, оснований, сроков уплаты пошлин.

На наш взгляд, сегодня одна из наиболее острых проблем в экспортной деятельности связана с процедурой возмещения НДС и таможенного оформления:

- длительность сроков получения разрешительных документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений при экспорте товаров;
- длительные таможенные операции при выпуске товаров;
- огромный список документов, необходимых для таможенного оформления и декларирования товаров;
- отсутствие предварительного информирования в пунктах пропуска на границе при перемещении товаров иными видами транспорта;
- нерациональные и затянутые во времени таможенные операции государственного контроля в железнодорожных и морских пунктах пропуска;
- неавтоматизированная система регистрации и выпуска таможенной декларации на товары;
- необходимость предоставления документов как на бумажном, так и электронном носителях;
- не введена технология удаленного выпуска товаров (подача электронной формы декларации в уполномоченный орган по местонахождению декларируемых товаров)

Осуществление тарифного регулирования заключается в применении адекватного внутреннего механизма подготовки и аргументации решений в интересах отечественной экономики [83]. Мы полагаем, что для успешного осуществления системы таможенно-тарифного регулирования ВЭД страны необходимо введение таможенных процедур упрощённого оформления.

Нетарифные меры регулирования внешней торговли всегда представляет собой высокую степень контроля над внешней торговлей товарами. Нередко они эффективнее экономических рычагов внешнеторгового регулирования. К нетарифным мерам регулирования экспортной деятельности относятся: запрет

вывоза, количественные ограничения вывоза, исключительное право на экспорт отдельных видов товаров; лицензирование в сфере экспорта товаров и автоматическое лицензирование (наблюдение) отдельных видов товаров [19].

Наиболее распространенными инструментами прямого регулирования импорта и экспорта являются лицензии и квоты. Практически все страны применяют эти нетарифные меры. Правительство Казахстана в своих административных методах регулирования внешнеторговых сделок взяло курс на сокращение перечня лицензируемых и квотируемых товаров до необходимого минимума [84].

Несовершенство государственной экспортной политики негативным образом влияет на имидж страны, как надежного мирового поставщика зерна. Примером может послужит введение Правительством РК запрета на экспорт зерна в период благоприятных цен с 15 апреля по 1 сентября 2008 года, что привело к снижению валютной выручки и частичной потере традиционных рынков сбыта зерна. Сохранение ограничения экспорта зерна по сей день создает реальный барьер на пути развития экспортного потенциала зернового рынка. Принятые государственными органами меры по ограничению экспорта зерна способствовали формированию негативного имиджа страны у основных странах-импортеров зерна. Устранение таких рисков нередко зависит от реального воздействия государства на рынок зерна, а также осуществление целенаправленных действий для смягчения неблагоприятного климата, в частности в средствах массовой информации, и повышении репутации страны, как одного из крупнейших экспортеров зерна в мире.

Государственное участие в развитии (стимулировании) логистики экспорта зерна остается первоочередной задачей. Как известно, государство использует прямые (административные) и косвенные (экономические) методы регулирования отечественного рынка. По нашему мнению, сегодня в стране слабо функционируют инструменты регулирования именно логистической составляющей экспорта зерна. Мы считаем, что к экономическим методам регулирования логистики экспорта зерна можно отнести:

- различные налоговые льготы для экспортеров;
- субсидирование транспортных расходов при экспорте зерна;
- льготные таможенные тарифы при экспорте зерна в годы высокого предложения на мировом рынке;
- кредитование по созданию логистических структур экспортных операций.

Административные методы регулирования логистики экспорта зерна представляют собой:

- прямые административные распоряжения, постановления, которые носят директивный, обязательный характер и адресуются субъектам экономики, а значит, воздействует на логистическую деятельность;
- нормативное регулирование, установление правил, регулирующих деятельность участников логистической системы на зерновом рынке;

- разработка рекомендаций, по осуществлению контроля (например, финансово-бюджетного) и надзора (например, за соблюдением государственных стандартов) [85];

- принятие тех или иных решений местными органами власти, не противоречащих действующим нормативно-правовым документам.

Нормативное регулирование и установление правил, регулирующих логистическую деятельность, осуществляется через законодательство Республики Казахстан: Таможенный кодекс, Законов РК «О регулировании торговой деятельности», «О транспорте в Республике Казахстан», «О железнодорожном транспорте», иных законодательных актов и международных договоров Республики Казахстан [86].

На сегодняшний день одним из сдерживающих факторов в регулировании национальной логистической системы в той или иной сфере является отсутствие регулирующих правовых и организационных вопросов, возникающих в логистических процессах товародвижения законов о логистической деятельности, о транзите, о мульти-, интермодальных перевозках.

2 Отсутствие целенаправленной и сбалансированной национальной системы поддержки логистики экспорта зерна. Регулирование логистикой экспорта зерна осуществляют следующие государственные органы – Правительство Республики Казахстан, Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан, Комитет государственной инспекции в агропромышленном комплексе МСХ РК и его территориальные инспекции, непосредственный перевозчик – Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию РК, в том числе входящее в данную структуру АО «НК «КТЖ» и АО «Национальный центр развития транспортной логистики». Каждая из перечисленных структур решает определенные задачи. Государство через свои органы управления осуществляет контроль по всему спектру экономических процессов, куда входят и процессы производства, распределения, хранения и транспортировки зерна.

Таким образом, мы наблюдаем, что нет определенной государственной структуры, которая занималась бы поддержкой логистической деятельности в сфере экспорта зерна. Создание такой институциональной поддержки логистики экспорта зерна выступает главной задачей государства, заинтересованного в успешной интеграции отечественных экспортеров в международный рынок зерна. Решение этой задачи напрямую влияет на уровень защиты интересов отечественных экспортеров зерна и продуктов его переработки. Важно также стимулирование государственными структурами самоорганизации экспортеров с помощью организации координационных и информационных центров поддержки экспорта, в том числе главным образом логистической инфраструктуры.

Сегодня в стране создано агентство по поддержке и развитию экспорта несырьевого сектора «Национальное агентство по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST» (АО «KAZNEX INVEST»), входящее в Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Как нам представляется,

существующие административные ресурсы и законодательная база функционирования этого АО могут стать мощной базой институциональной инфраструктуры поддержки логистики экспорта. При этом, мы считаем, что эффективное содействие развитию логистики экспорта зерна возможно при условии создания института по поддержке логистической деятельности экспорта, сосредоточенного на решении специализированных проблем, связанных с экспортом именно зерновых культур.

Большое значение для развития логистики приобретает государственная поддержка процессов товародвижения не только на уровне предприятий и организаций-участников, но и государственных органов управления. В связи с этим актуализируется государственное регулирование логистических процессов в системах поставок. Подъем республиканской экономики напрямую связан с созданием и развитием таких организационных структур, как складские логистические комплексы, логистические распределительные центры, информационные базы обслуживания клиентов, сервисные станции и др.

Системное регулирование логистических процессов зернового экспорта в Республике Казахстан требует структуризации национального хозяйства. Выявление элементов, звеньев, уровней взаимосвязей и взаимозависимостей облегчает адаптацию логистики к меняющейся внешней среде, включая противодействие дезорганизационным факторам. Это очень важно для сохранения целостности системы, способности воспроизводить элементы-звенья в макрологистической системе, обеспечивающей воспроизводственный цикл хозяйствования согласно заданной стратегической цели.

Теоретическую основу построения такого рода макрологистической системы зернового экспорта обеспечивает воспроизводственный подход к финансово-кредитным, трудовым, материальным и др. производственным ресурсам. При этом логистический подход к запуску воспроизводственных процессов позволяет осуществить интенсивное развитие элементов-звеньев системы. Взаимодействия и взаимосвязи звеньев системы отражают функциональный срез организации национального хозяйства республики. Характерные черты такой организации – саморазвитие через воспроизводственный цикл, самосохранение, адаптацию к изменениям, самообеспеченность. Отметим, что акцент в развитии данной системы смещается от объемных показателей в сторону качественных инновационных параметров [87].

В зерновом потоке на всем пути его следования – от производителей до конечного потребителя выделяются такие функциональные области; как логистика снабжения, логистика производства, логистика сбыта (распределения). Проведенный нами анализ показал, что складирование, в которое включены элеваторы, склады, зернохранилища, связывает всех участников логистической системы. Все функциональные области логистики, в том числе товародвижение внутри каждого звена логистической системы, начинаются и заканчиваются складом.

Как правило, перемещение зерновых потоков в логистической цепи почти всегда сопряжено с концентрацией на складах необходимых запасов. Кроме того, хранение на складах позволяет координировать и выравнять спрос и предложение в снабжении и сбыте зерна. Создание страховых и сезонных запасов обеспечивают активную стратегию сбыта зерна; увеличивают географию рынков зерна. Значение складов, зерновых терминалов на станциях отгрузки зерна растет в связи с развитием и созданием в республике новых территориально-производственных комплексов, объединенных со складскими базами.

В последнее время большое внимание ученых привлекают не только экономические, но и социальные, экологические, ресурсосберегающие параметры логистических систем зернового рынка. Сегодня логистические системы определяют, как «системы управления зерновыми потоками, охватывающие посреднические, торговые и транспортные организации и предприятия других отраслей и сфер». Эти системы создаются на уровне административно-территориального образования для решения коммерческих, социальных, экономических, экологических, научных и других задач [88, с. 395]. Такое определение логистической системы зернового экспорта особенно важно для Республики Казахстан. При проектировании логистических систем зернового экспорта необходимо не только оптимизировать рационализацию и минимизацию потоковых процессов, но и включать решение экологических, социальных, ресурсосберегающих вопросов логистических затратах.

В связи с тем, что инфраструктурный комплекс в логистической системе зернового экспорта Республики Казахстан является системообразующей основой, то в рамках построения республиканской логистической системы должны учитываться такие элементы-звенья, как экология, ресурсосбережение, безопасность жизнедеятельности населения страны. Все эти составляющие взаимосвязаны и взаимозависимы, и одновременно все они имеют общую цель: успешное развитие, функционирование и жизнеобеспечение. Реализовать такую задачу невозможно без опоры на соответствующую стратегию управления хозяйством страны.

В настоящее время приоритетом в плановой управленческой деятельности становится стратегическое планирование. Вектором стратегического развития Республики Казахстан являются долгосрочные крупномасштабные мероприятия социально-экономического развития. Именно их задачами определяются приоритеты хозяйствования, обосновываются комплексные программы и ключевые точки роста. Планирование приобрело индикативный характер, достижения ключевых показателей жизнеобеспечения населения имеют определенный временной период. Индикаторы, как плановые ориентиры, становятся весьма эффективным инструментом управления. Эти планы-прогнозы государство составляет с целью помочь хозяйствующим субъектам в выборе ориентиров и разработке собственных планов, вписывающихся в экономическое будущее государства, перспективы его органов и привлеченных ими научных организаций общественного развития.

Важным способом реализации индикативного планирования является обмен планами между государственными органами управления и частными предпринимателями. Это дает мощный импульс, объединяющий хозяйственную деятельность частного бизнеса. Индикаторы развития важны и при проектировании элементов логистической системы. Например, создание эффективной складской логистической системы зернового экспорта начинается с правильного территориального размещения склада (зернохранилищ). Это связано с процедурой отвода земельного участка и подготовкой территории для строительства склада (зернохранилищ), что осуществляется местными органами управления. Устанавливается порядок отведения земельных участков и т.д.

С другой стороны, частный предприниматель предоставляет государственным органам управления данные, связанные с предполагаемым объемом и номенклатурой перерабатываемых логистическим центром грузов; обоснование требуемой под строительство складских помещений площади и потребности в подъездных путях различных видов транспорта; предполагаемые объемы инвестиций, в том числе их источник, период инвестирования, окупаемости вложений и т.д. [89].

Таким образом, целью организации и регулирования логистического комплекса экспорта зерна Республики Казахстан выступает эффективное функционирование товарных, сервисных, информационных и финансовых потоков в хозяйственных системах разного уровня. Создание эффективной экспортно-ориентированной инфраструктуры, основанной на передовых знаниях, ресурсах и продуктах, одна из важных составляющих освоения новых рынков сбыта продукции, успешного социально-экономического развития Республики Казахстан.

3 ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

3.1 Оптимизация маршрутов логистических схем доставки экспортного зерна

Для Казахстана важной стратегической задачей является налаживание устойчивого, прогрессирующего экспорта, особенно по тем товарным позициям, по которым производство продукции является традиционным. Эта задача является актуальной на десятилетия вперед [90]. Выращенное зерно необходимо доставить с места производства к пункту потребления. Зерно является весьма специфическим видом груза, требующим особенного подхода к организации системы транспортировки [91]. Казахстан выращивает зерно на огромных территориях. Это обстоятельство породило немалосложностей. На пути казахстанского экспорта существуют труднопреодолимые препятствия, поскольку крайне высока стоимость перевозки зерна из основных зерносеющих регионов до морского порта Актау. Их географическая удаленность от этого порта сильно увеличивает стоимость доставки казахстанского зерна на мировые рынки. Существенно влияют на уровень конкурентоспособности зерна транзитные и экспортные тарифы, дополнительные сборы при прохождении через территории сопредельных стран, устаревшая методика сертификации зерна.

Экспорт зерна в Казахстане преимущественно идет двумя каналами: напрямую от товаропроизводителя, с тока или со склада зерно отправляют в порт автомобильным или железнодорожным транспортом сами производители, предприниматели, посредники, дилеры компаний, занимающиеся экспортом. Прямо скажем, это – вариант потерь, есть немало фактов для этого – занижение физической массы зерна на операции «сдача-приемка», смешивание сорта и качества зерна. К этим негативным факторам добавляются мытарства сдатчиков зерна (суточные ожидания, споры с приемщиками и т.д.). Второй канал доставки осуществляется с элеваторов, чаще всего железнодорожным транспортом [92]. Это более безопасный путь, зерно с элеваторов идет сортированным, в более дорогих партиях.

Перспективы совершенствования поставок зерна определяется в решении задачи, поставленной Главой государства – эффективно использовать экономический потенциал близлежащих стран. В Послании Президента РК Н.Назарбаева народу Казахстана от 30 ноября 2015 года Глава государства отметил необходимость масштабного объединения макрорегионов единой транспортной, логистической и коммуникационной архитектурой, создаваемой в рамках Программы «Нұрлы жол – Путь в будущее» [93], чтобы успешно торговать на мировом и региональном рынках. В первую очередь – это Китай, Россия, Иран, Монголия, Индия, Пакистан, страны Центральной Азии и Кавказа. Данные страны ежегодно импортируют товаров и услуг более чем на 3,5 триллиона долларов [94], в том числе и зерновые культуры. Это в первую

очередь, обуславливает перспективность указанных рынков для отечественного зернового экспорта.

Казахстанское зерно экспортируется по следующим направлениям:

- исторические рынки – страны Средней Азии, Азербайджан и Грузия;
- традиционные рынки – Иран, Афганистан, Турция и страны ЕС;
- новые рынки двух направлений – Южная Корея, Япония, КНР и другие страны Юго-Восточной Азии, а также – страны Ближнего Востока и Персидского залива.

Вопросы логистического обеспечения провоза экспортного зерна, нами рассматривается на примерах существующих и новых рынков. Одним из исторических рынков сбыта отечественного зерна выступает *Азербайджанская Республика*. Ежегодный дефицит Азербайджана в продовольственной пшенице составляет порядка 1 млн. т, основными поставщиками недостающих объемов являются Россия и Казахстан.

По данным Комитета по статистике МНЭ РК и Комитета таможенного контроля МФ РК, начиная с 2000 по 2013 год в Азербайджанскую Республику было экспортировано порядка 8,5млн. т казахстанского зерна (в 2000/2006 годы – 2 979,8 тыс. т, в 2007 году – 901,2 тыс. т, в 2008 году – 396,5 тыс. т, в 2009 году – 256,6 тыс. т, в 2010 году – 1 419,1 тыс. т, в 2011 году – 595,2 тыс. т, в 2012 году – 1 053 тыс. т, в 2013 году – 927,47 тыс. т) [95].

В ходе переговоров премьер-министров Казахстана и Азербайджана в январе 2006 года был поднят вопрос увеличения поставок казахстанского зерна в увязке с эффективным функционированием логистической системы поставок в Азербайджан. Для реализации договоренностей был завершён проект по совместному строительству зернового терминала в порту Баку. Кроме того, совместно с азербайджанской стороной завершено строительство и ввод в эксплуатацию мельничного комплекса в порту Баку.

В 2014/2015 годы произошло резкое снижение экспорта зерна из РК в Азербайджан на фоне увеличения поставок со стороны российских экспортеров зерна в 1,5 раза и в 6,5 раз – других. В условиях сильной конкуренции со стороны соседних стран-экспортеров по цене и качеству провозимого товара возникает объективная необходимость оптимизировать логистические схемы доставки, то есть ее составляющих: погрузочно-разгрузочных работ, транспортировки разными видами транспорта, условий и места хранения и т.д. Или пересмотреть стратегию экспорта зерна в отношении существующих традиционных и новых рынков его сбыта.

Одним из традиционных импортеров казахстанского зерна является Исламская Республика Иран. За 2012- 2015 годы. Иран импортировал 2,7 млн. т казахстанского зерна, в Иран поставлено и 1,7 тыс. т муки, сведения по которым представлены в таблице 13 [95].

Таблица 13 – Экспорт зерна из РК в Иран, тыс. т

Зерновые культуры	Сведения за 2012-2015 гг.			
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.*
Пшеница	627,23	615,53	696,63	124,09
Ячмень	242,18	121,64	468,94	127,86
Итого	869,41	737,18	1 165,58	251,95
Примечание –* по состоянию на 1 сентября 2015 года				

В целях увеличения экспорта зерна принимаются меры по развитию инфраструктуры экспорта и транспортной логистики в иранском направлении (таблица 13). Транспортно-логистическая связь между Казахстаном и Ираном, осуществляется через морские порты и по железной дороге «Узен-Горган» через территорию Туркменистана. Указанная дорога позволяет перевозить 3 млн. т зерна ежегодно, что отчасти будет способствовать увеличению экспорта зерна в Иран, а также через его территорию в страны Ближнего Востока. В настоящее время совместно с иранской стороной успешно эксплуатируется зерновой терминал в порту Амирабад с годовой пропускной способностью 700 тыс. т и емкостями единовременного хранения 53 тыс. т.

Поскольку из года в год динамично сокращаются объемы экспорта зерновых культур в исторические и традиционные рынки, нами предлагается диверсифицировать экспортные маршруты на новые рынки сбыта зерна с учетом минимизации логистических затрат. Сегодня отечественными экспортерами зерна не установлены экспортно-импортные отношения со странами, так называемого нового рынка, хотя в последние годы мировые трейдеры обращают большое внимание на зерновые рынки Южной Кореи, Китая, а также Юго-Восточной Азии, куда из-за роста населения, прогнозируется рост экспорта пшеницы. Казахстанские трейдеры из-за сложившихся сложных логистических каналов и цепей поставок только начинают изучать конъюнктуру указанных рынков.

Южная Корея является крупным импортером зерна, импортируя ежегодно в среднем 4 800 тыс. т пшеницы. Потребности внутреннего потребления обеспечиваются полностью за счет импорта, так как в стране практически отсутствует производство пшеницы. Рассмотрим зерновой баланс Южной Кореи за период с 2009/2010 по 2013/2014 МГ в таблице 14 [96].

Таблица 14 – Зерновой баланс Южной Кореи

Пшеница	Зерновой баланс за 2009-2014 гг.				
	2009/2010гг.	2010/2011гг.	2011/2012 гг.	2012/2013 гг.	2013/2014 гг.
1	2	3	4	5	6
Производство, тыс. т	26	39	44	37	30

Продолжение таблицы 14

1	2	3	4	5	6
Импорт, тыс. т	4 470	4 761	5 188	5 439	4 300
Внутреннее потребление, тыс. т	4 402	4 327	5 181	5 196	4 344
Переходящие запасы, тыс. т	1 125	1 473	1 393	1 529	1 365

В зерновом балансе Южной Кореи отчетливо прослеживается огромная разница между производством и внутренним потреблением зерна за указанный период. Казахстан экспортирует в данную страну небольшой объем зерна (таблица 15) [95].

Таблица 15 – Экспорт казахстанской пшеницы и муки в Южную Корею

Наименование	Экспортные данные за 2010-2014 гг.				
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г. *
Пшеница, т	0,3	-	-	-	-
Мука, т	40	-	57	-	-
Итого пшеницы и муки, в зерновом эквиваленте, тонн	57,44	-	81,42	-	-
Примечание – * по состоянию на 1 марта 2014 года					

Интерпретируя данные таблицы 15, отметим, за последние два года экспорта в Южную Корею из РК не было, главной причиной этого выступает дороговизна логистической составляющей доставки до портов Кореи через порты Черного и Азовского морей следующим образом (таблица 16).

Таблица 16 – Логистические затраты экспорта зерна в Южную Корею через порты Черного и Азовского морей

Направление экспорта	Логистические затраты, долл. /т					Всего транспортных расходов, долл./т
	погрузка, сертификация, оформление, и др., долл./т	ж.д. перевозки по КЗХ, включая оперирование и порожний возврат вагонов долл./т	ж.д. тарифа по РФ, включая порожний возврат вагонов долл./т	перевалка в порту Новороссийск, долл./т	фрагт до Южной Кореи, долл./т	
ст. Костанай – порт Новороссийск (РФ) – порт Пусан (Южная Корея)	6,00	34,72	32,86	31	60	164,58

Основные экспортные маршруты формируются в Костанайской области. Конечные транспортно-логистические расходы на перевозку тонны зерна по указанному направлению составляют более 164 долл., что намного дороже, чем у стран-конкурентов, которые используют собственные порты для экспортных операций. В этой связи, нами предлагается менее затратный альтернативный вариант выхода до портов Южной Кореи через территорию КНР, приведенный в таблице 17, составленной автором.

Логистическая составляющая экспорта зерна через территорию КНР обходится дешевле даже при высоком железнодорожном тарифе по КНР за счет низкой стоимости перевалки в порту Ляньюнган и фрахта до Южной Кореи. Транспортировка зерна из северных элеваторов страны, в частности со станции Кокшетау, железнодорожными путями до станции «Алашанькоу» (КНР) в настоящее время осуществляется двумя способами: в мешках крытыми грузовыми вагонами и насыпью в контейнерах. Далее, по предлагаемой нами к внедрению схеме, зерно перегружается в китайские вагоны и перевозится железной дорогой по территории Китая до Ляньюнганского порта на востоке Китая. В Ляньюнганском порту происходит перевалка в грузовые суда, далее зерно транспортируется морем в Южную Корею.

Таблица 17 – Логистические затраты экспорта зерна в Южную Корею транзитом через территорию Китайской Народной Республики

Направление экспорта	Логистические затраты, долл./т					Всего транспортных расходов, долл./т
	погрузка, сертификация, оформление, и др., долл./т	ж.д. перевозка по КЗХ, включая оперирование и порожний возврат вагонов долл./т	ж.д. тариф по КНР, включая порожний возврат вагонов долл./т	перевалка в порту Ляньюнган, долл./т	Фрахт до Южной Кореи долл./т	
ст. Кокшетау – ст. Алашанькоу (КНР) – порт Ляньюнган (КНР) – порт Пусан (Юж. Корея)	18,00	25,00	80,00	7	20	150,00

Перспективность данного направления заключается еще в том, что оно в дальнейшем может послужить логистическим каналом для экспорта зерна в страны Юго-Восточной Азии.

Ряд новых рынков продолжает достаточно крупный и стабильный импортер зерна в мире, особенно пшеницы и ячменя, Япония. Основным и традиционным поставщиком зерновых в Японию являются США, Канада и Австралия. На фоне таких сильных конкурентов казахстанские экспортеры зерна практически отсутствуют на данном рынке.

Таблица 18 – Зерновой баланс Японии

Пшеница	Зерновой баланс за 2011-2016 гг.				
	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016
1	2	3	4	5	6
Площадь посева, тыс. га	212	209	210	213	213
Производство, тыс. т	746	858	812	849	800
Урожайность, ц/га	35,2	41,1	38,7	39,9	37,6
Внутреннее потребление, тыс. т	6 400	7 100	6 870	6 300	6 300
Импорт, тыс. т	6 354	6 598	6 123	5 878	5 800
Импорт из США, тыс. т	3 317	3 551	2 899	2 969	-**
Переходящие запасы, тыс. т	1 462	1 543	1 339	1 504	1 534
Примечания: 1 * прогнозные данные; 2 **отсутствуют данные.					

При ничтожно малом производстве зерна внутреннее потребление в Японии составляет в среднем 6 667 тыс. т в последние 4 года. Практически весь объем внутреннего потребления зерна удовлетворяется за счет импорта, в том числе наибольший вес в импорте зерна занимают США, поставив в среднем за 4 года 3 184 тыс. т зерна. США и Австралия ближе к Японии, имеют возможность совершать поставки зерна с наименьшими затратами.

Транспортная логистика зерна до портов Японии является одним из главных проблемных вопросов выхода на данный рынок. Доставка казахстанского зерна на рынок Японии возможна двумя путями: через глубоководные порты Черного моря или транзитом через КНР.

Рассматривая логистическую схему доставки зерна в Японию через территорию КНР, отметим, что пока не отрегулированы вопросы транзита казахстанского зерна по территории КНР. Одним из главных требований карантина КНР является гарантия того, что экспортируемое зерно не будет просыпаться при транспортировке по территории КНР. Также запрещается выгрузка зерна из контейнеров в зерновые терминалы в восточных портах КНР. В этой связи, транспортировка зерна по территории КНР до конечного потребителя в Японии возможна только насыпью в контейнерах с защитными щитами, а элеваторы Республики Казахстан не приспособлены к погрузке зерна в контейнеры. В этой связи погрузка больших объемов (свыше 10 тыс. т) на сегодняшний день не представляется возможной. То есть, казахстанские экспортеры зерна сталкиваются со многими сложными для решения вопросами логистизации. Они могут быть отрегулированы путем договоренностей на уровне правительств двух государств. Необходимо решать вопрос по транспортной логистике зерна по Китаю, особенно в случае заинтересованности японской стороны в высококачественной казахстанской пшенице.

Особо стоит вопрос логистики экспорта зерна из РК в Китай. В 2011 году Казахстан впервые экспортировал зерно в эту страну. Импорт пшеницы Китаем в последние годы несколько снизился по сравнению с предыдущими годами, что связано с растущим производством пшеницы в КНР. На сегодняшний день импортируемая высокопротеиновая пшеница в основном поставляется из США, Канады, Австралии и небольшие объемы из Казахстана (таблица 19) [95].

Таблица 19 – Зерновой баланс КНР, тыс. т

Пшеница МГ	Зерновой баланс за 2010-2016 гг.					
	2010/2011 гг.	2011/2012 гг.	2012/2013 гг.	2013/2014 гг.	2014/2015 гг.	2015/2016 гг.*
Производство	115 180	117 400	121 023	121930	126 170	130 000
Потребление	110 500	122 500	125 000	116 500	118 000	116500
Импорт	927	2 933	2 960	6 773	1 926	2 500
Экспорт	941	978	969	889	803	1 000
Примечание –* прогноз						

Импорт пшеницы в КНР осуществляется на основании квоты, выдаваемой Национальным комитетом развития и реформ КНР. На сегодняшний день 90% объема квоты на импорт зерна в КНР получает компания COFCO. Остальные 10% распределяются среди частных компаний КНР. COFCO, как и другие частные компании, самостоятельно принимает решение о стране происхождения зерна и соответственно поставщиках. Однако, следует отметить, что в 2014 и 2015 годах квоты частным компаниям КНР на импорт именно казахстанской пшеницы не были выделены, тогда как в 2013 году частным компаниям и мельницам КНР была выделена в общей сложности квота приобретения порядка 50 тыс. т казахстанской пшеницы, которую поставили Продкорпорация и частные казахстанские зерновые компании, выступавшие от имени международных трейдеров: Cargill (ТОО «СП «ДЭН»), Bunge (ТОО «Бунге Восток»), «Glencore International AG» (ТОО «Казахстанская Зерновая Компания»), Archer Daniels Midland (ADM). Вышеуказанные компании осуществляют поставку казахстанской пшеницы по контрактам, заключенными между компанией COFCO и международными зернотрейдерами (таблица 20) [95].

Таблица 20 – Экспорт пшеницы из РК в КНР, тыс. т

Направление экспорта	Экспортные данные за 2009- 2015гг.						
	2009/2010 гг.	2010/2011 гг.	2011/2012 гг.	2012/2013 гг.	2013/2014 гг.	2014/2015 гг.	2015/2016 гг.*
из РК в КНР	17,0	30,2	162,4	61,5	272,7	110,4	31,5
Примечание - * по состоянию на 1 сентября 2015 года							

По оценке АО «НК «Продкорпорация» экспорт казахстанской пшеницы в КНР в 2015/16 МГ ожидается на уровне 200-300 тыс. т в зависимости от качества произведенной пшеницы и конкурентоспособности на рынке КНР. В настоящее время, в рамках реализации поручения Главы государства по освоению перспективных рынков с помощью эффективно функционирующей логистики, в стране ведется всестороннее изучение оптимальных логистических схем и способов доставки зерна на территорию КНР, а также транзитом через ее территорию в страны ЮВА.

Логистическая схема экспорта казахстанского зерна в КНР осуществляется в мешках по 50 кг, загруженных в крытые вагоны, в основном через пограничный переход Достык (РК) – Алашанькоу (КНР). На станции Алашанькоу зерно перегружается из казахстанских вагонов в китайские, которые далее следуют по территории КНР до станции назначения. Соответственно, логистические затраты по перегрузке зерновых потоков на границе Китая увеличиваются и составляют 15-17 долл. за тонну.

Традиционно казахстанские зернотрейдеры осуществляют транспортировку зерна в специализированных вагонах-зерновозах, китайская сторона требует в лице карантинной службы КНР (ГУНККИК) обеспечить

логистику экспорта зерна в герметично закрытых контейнерах, с расфасовкой в мешки. В настоящее время казахстанское зерно поставляется в Китай только расфасованным в мешки. Это трудоемкий, длительный процесс, существенно повышающий цену продукции. И без этого казахстанское зерно не выдерживает ценовой конкуренции с зерном из США и Австралии. Стоимость логистических затрат зерна из США и Австралии, доставляемого морским путем, составляет примерно 20 долл. за т. Транспортировка экспортного зерна, по требованиям ГУНККИК, должна осуществляться из определенных элеваторов, находящихся в основных зерносеющих регионах и имеющих персональный идентификационный код (42 элеватора из 204 лицензированных). В итоге логистические затраты экспортного зерна, доставляемого из РК на восток Китая, где живет основная часть его населения, значительно увеличивается, и цена экспортного зерна составляет примерно 100-120 долл. за т.

В 2015 году, в ходе визита Н.А. Назарбаева в КНР, с китайской стороны была достигнута договоренность об увеличении поставок казахстанской пшеницы в Китай. Кроме того, компания COFCO и китайские частные компании весьма заинтересованы в импорте казахстанских зерновых, бобовых, масличных культур [97], т.е. при налаженной системе логистики экспортных поставок Казахстан сможет направлять не только пшеницу, но и другую зерновую, растениеводческую продукцию в КНР.

Таким образом, в части развития логистики экспортного зерна в КНР предлагается следующее:

1 Строительство зернового терминала на границе Казахстан – Китай, способного осуществлять эффективную фасовку пшеницы в мешки с дальнейшей погрузкой в китайские вагоны, а также погрузку пшеницы насыпью в контейнеры для дальнейшего экспорта в КНР и страны ЮВА;

2 Субсидирование установки фасовочного оборудования (в мешки или контейнера) на элеваторах, вовлеченных в экспорт пшеницы в КНР.

Сегодня на правительственном уровне для выяснения возможности решения существующих проблем по логистике экспортного зерна проводятся переговоры с Китаем по следующим вопросам:

- строительство ширококолейной железной дороги с территории Республики Казахстан по территории Китая до места строительства терминала в Бондовой зоне;

- возможность беспрепятственного ввоза казахстанского зерна на терминал с осуществлением фитосанитарного контроля непосредственно на территории Бондовой зоны [98].

По данным Продкорпорации, китайская сторона не видит экономической эффективности в строительстве зернового терминала, так как экспорт зерна из РК нестабилен в силу неустойчивого логистического обеспечения. Однако компания COFCO готова приступить к обсуждению данного вопроса после того, как экспорт казахстанской пшеницы достигнет порядка 500 тыс. т в год. Таким образом, логистическую инфраструктуру экспорта зерна необходимо

выстраивать в соответствии с конъюнктурой мирового рынка, дальнейшее ее усовершенствование требует детальной и комплексной проработки.

Наряду со странами ЮВА блок новых рынков следует расширять в направлении стран Персидского залива. Потребление зерновых культур в данных странах имеет ежегодную тенденцию к увеличению, что видно из импорта Катара (таблица 21) [95].

Таблица 21 – Объемы ежегодного импорта пшеницы Катара, тыс. т

Наименование страны- импортера	Импорт пшеницы за период 2011-2016 гг.				
	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Катар	61	171	110	150	180

Проблемы транспортной логистики экспорта зерна минимизируют объемы поставок в эти регионы. Прослеживается высокая степень конкуренции со стороны стран-экспортеров на этих рынках. В 2014 г. Катар закупил 40 тыс. т российской и 20 тыс. т австралийской пшеницы. Поставка казахстанского зерна в Катар не осуществлялась. Присутствие казахстанской пшеницы на рынках стран Персидского залива оценивается как минимальное. Поставки осуществляются периодически в зависимости от мировых цен и логистических возможностей экспорта зерна.

Нами предлагается рассмотреть возможности поставок отечественного зерна в указанный блок новых рынков сбыта с учетом наиболее оптимальных логистических цепей поставок.

Логистическую схему поставок казахстанского зерна на рынки Персидского залива возможно осуществить двумя путями:

1 Через порты Черного моря транзитом через территорию Российской Федерации. Цена казахстанского зерна при поставке в порты Персидского залива через порт Новороссийск составит ориентировочно 244,26 долл. за тонну (таблица 22).

Таблица 22 – Цена реализации и логистические затраты на экспорт зерна в страны Персидского залива через порты Черного моря

Направление экспорта	Логистические затраты, долл. /т					цена пшеницы на условиях EXW* «Франко-элеватор» в Костанайской области долл/т (по курсу НБ РК на 27.10.15)	Экспортная цена, долл./т
	погрузка, сертификация, оформление, и др., долл./т	расходы по транспортировке со станции по КЗХ и РФ, включая оперирование и порожний возврат вагонов долл./т	перевалка в порту Новороссийск, долл./т	фрагт из порта Новороссийск до портов Персидского залива долл./т	Всего транспортных расходов, долл./т		
ст. Костанай – порт Новороссийск (РФ) – порты Персидского Залива	6,23	43,43	29	31	99,49-104,49	134,6	244,26
Примечание – *EXW–отгрузка (любые виды транспорта)							

2 Транзитом через территорию Ирана с выходом в порты в Персидском заливе. Цена казахстанского зерна в порты Персидского залива транзитом через территорию Ирана составит 234,09-239,09 долл./т. Об этом свидетельствуют расчеты автора, представленные в таблице 23.

Таблица 23 – Цена реализации и логистические затраты на экспорт зерна в страны Персидского залива транзитом через территорию Ирана

Направление экспорта	Логистические затраты, долл. /т						цена пшеницы на условиях EXW «Франко-элеватор» в Костанайской области долл/т (по курсу НБ РК на 27.10.15)	Экспортная цена, долл./т
	погрузка, сертификация, оформление, и др., долл./т	расходы по транспортировке со ст. Костанай по КЗХ, перевалкой в порту Актау, включая порожний возврат, долл./т	фрагт из порта Актау до порта Амирабад	транзит по территории Ирана, включая перевалку в портах	фрагт из порта Бандер-Аббас до порта Персидского залива	Всего транспортных расходов, долл./т		
ст. Костанай – порт Актау –порт Амирабад – порты Персидского Залива	6,23	31,26	22	30	10-15	99,49-104,49	134,6	234,09-239,09

Разница в цене казахстанского зерна между двумя вариантами логистических схем доставки на Ближний Восток незначительна. У конкурентов цены складываются следующие [95]:

- Россия: цена российской пшеницы на условиях поставки CIF (Инкотермс 2010, любые виды перевозки) в порты Персидского залива– 221 долл./т (FOB (морские и внутренние водные перевозки) Новороссийск 198 долл. + фрахт 23 долл./т);

- Франция: цена французской пшеницы на условиях поставки CIF в порты Персидского залива – 221 долл./т (FOB порт Руан 192 долл. + фрахт 29 долл./т);

- США: цена американской пшеницы (SRW) на условиях поставки CIF в порты Персидского залива – 244 долл./т (FOB Мексиканский залив 217 долл. + фрахт 27 долл./т).

- Австралия: цена австралийской пшеницы на условиях поставки CIF в порты Персидского залива – 237 дол. /т (FOB Южная Австралия 216 долл. + фрахт 21 долл./т);

Как видно из примера, казахстанское зерно для указанного направления может стать конкурентоспособным по цене и качеству в условиях правильно поставленных логистических схем и каналов. В настоящее время существует заинтересованность и перспективы сотрудничества в сфере торговли зерном с Королевством Саудовской Аравии (КСА). Саудовская Аравия является крупным и стабильным импортером пшеницы и особенно ячменя. Порядка 40% количества мирового импорта ячменя приходится на Саудовскую Аравию. Основными поставщиками пшеницы на рынке являются ЕС, Австралия, США, Россия и Украина (таблица 24) [95].

Таблица 24 – Зерновой баланс Саудовской Аравии, тыс. тонн

Составляющие зернового баланса	Зерновой баланс за 2010-2016 гг.					
	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016*
Производство	1 200	1 184	700	660	425	30
Импорт	1 739	2 904	1 921	3 429	3 487	3 800
Потребление	2 850	4 000	3 050	3 300	3 405	3 505
Примечание –* прогноз по данным МСХ США						

Саудовская Аравия продолжает планомерно сокращать внутреннее производство пшеницы, поскольку из-за нехватки пресной воды ограничивает производство зерновых. Согласно прогнозу МСХ США, в 2015/16 МГ импорт пшеницы в Саудовскую Аравию составит 3,8 млн. т против 3,5 млн. т сезоном ранее.

В настоящее время логистическая схема экспорта казахстанского зерна в Саудовскую Аравию не разработана. Поставки в КСА незначительные, в зависимости от складывающихся мировых цен и логистических возможностей страны экспортировать зерно (таблица 25).

Таблица 25– Экспорт казахстанского зерна в КСА, тыс. тонн

Зерновые культуры	Экспортные данные за 2007-2015 гг.								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Пшеница	57,17	-	-	52,23	-	-	-	-	-
Ячмень	390,33	266,8	-	12,23	-	-	-	3,94	-
Примечание – * по состоянию на 1 сентября 2015 года									

В июле 2014 года вопросы логистического обеспечения и разработки логистических схем экспорта казахстанского зерна в страны Персидского залива, транзитом через территорию Ирана, были рассмотрены на встрече казахстанской стороны с представителями железных дорог Исламской Республики Иран, где иранская сторона выразила свою готовность рассмотреть логистические возможности транзита казахстанского зерна по территории Ирана и предоставления скидки по тарифам на перевозку зерна, а также содействовать развитию перевалочных мощностей в портах Имам Хомейни и Бандер-Аббас (Персидский залив). Однако, по сегодняшний день эти вопросы не решены. Примечательно, что Министерством сельского хозяйства РК проводится работа по ратификации Устава Исламской организации по продовольственной безопасности (ИОПБ), проводятся двусторонние встречи с представителями государств-членов Организации Исламского Сотрудничества (ОИС) по вопросу возможного присоединения к ИОПБ, в том числе с представителями Саудовской Аравии.

Рассматривая зерновой баланс стран-импортеров казахстанского зерна из числа исторических, традиционных и новых рынков, нами предлагается диверсифицировать экспортные маршруты на новые рынки сбыта экспортного зерна с учетом минимальных затрат на логистику с оптимальными логистическими схемами. Наша задача состоит в оптимизации маршрутов логистических схем доставки экспортного зерна в рамках выполнения задачи, поставленной Президентом страны – войти в пятерку крупнейших экспортеров зерновых культур в мире.

Рассмотрев экспортные рынки сбыта отечественных зерновых культур через призму их логистического обеспечения, мы провели классификацию стран-импортеров по объему и стоимости поставки продукции.

Конкурентоспособность материальных потоков отечественных зернопродуктов за пределами страны определяют такие важные составляющие, как цена, качества, сервис. Сервисное обслуживание зерновых потоков, то есть сопровождающие весь цикл движения потоков элементы – хранение, транспортировка, отгрузка, выгрузка, перевалка и др., были подробно проанализированы в данной работе. В следующем параграфе даны конкретные рекомендации и предложения по улучшению и развитию сервисного обслуживания движения зерновых товаров с участием государства.

На данном этапе более подробно проанализированы наиболее перспективные рынки экспорта зерновых с учетом двух составляющих конкурентоспособности экспортируемого товара на мировом рынке – цены и качества.

В кластерном анализе рассматриваются исторические и традиционные рынки сбыта отечественного зерна, в том числе страны Европейского союза и Прибалтики. Отметим, наличие альтернативных вариантов маршрутов доставки зерна приведет к увеличению экспортных способов его транспортировки [99]. 20 стран-импортеров отечественного зерна, путем применения пакета STATISTICA, были классифицированы по двум признакам: объему поставки (тыс. т) и цене экспорта (долл. за 1 т).

Все страны-импортеры, приведенные в анализе, были классифицированы в три кластера по объему поставок и ценовой стоимости (Приложение В). К первому кластеру относятся: Турция, ОАЭ, Афганистан, Германия, Грузия, Швеция, Судан, Норвегия, также близлежащие соседние государства Россия и Китай. Поставка в эти государства производится в ничтожно малом объеме в среднем 83,3 тыс. т в год и характеризуется низким значением. При этом стоимость зерновой продукции в среднем составляет 262,7 долл. за т. Полученные результаты автором представлены в таблице 26.

Таблица 26 – Средние значения экспортных показателей по кластерам и по выборке за 2014 год

Клас-теры	Страны	Коли-чество стран	В среднем за кластер	
			экспорт зерна, тыс. т	цена, долл. за 1 т
1	Россия, Афганистан, Германия, Грузия, Китай, ОАЭ, Турция, Швеция, Судан, Норвегия	10	83,3	262,7
2	Азербайджан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Иран	5	659,1	222,7
3	Италия, Латвия, Польша, Финляндия, Бельгия	5	7,79	406,6
	Вся выборка	20	208,4	288,6

Второй кластер значительно отличается от первого и третьего кластеров. Он характеризуется высокими объемами поставок по наиболее низкой стоимости продукции. Показатели второго кластера, на наш взгляд, являются самыми бесперспективными и экономически невыгодными, поскольку из страны зерновые культуры того или иного качества уходят по самой низкой цене, но в больших объемах. В среднем 659,1 тыс. т по 222,7 долл. за т.

Экономическую невыгодность данного направления характеризует также тот факт, что отечественные производители и экспортеры могут выходить на рынки стран третьего кластера по наиболее высокой цене и увеличить объемы поставок. В данном случае объем поставок во многом зависит от потребностей покупателей этих стран, от объема производства и внутреннего потребления, баланса экспорта и импорта, требований по качественным параметрам зерновых культур. В частности, страны Евросоюза, которые вошли в третий кластер, имеют особые требования по качеству импортируемого зерна.

Система стандартизации зерна в ЕС является более сложной по сравнению с другими странами-импортерами. Она предполагает обязательное определение белка для твердых сортов пшеницы и не устанавливает содержание клейковины. Здесь необходимо отметить, что в ЕС нет единой системы зерновых стандартов, тем не менее существует определение так называемого зерна «среднего стандартного качества», которое используется при установлении пригодности зерна, в соответствии с требованиями интервенционных закупок ЕС. Все же в некоторых странах (Австрия, Венгрия и др.) содержание клейковины лежит в основе стандартизации зерна пшеницы.

В предыдущих главах говорилось о том, что мы продаем не столько само зерно, сколько качество продаваемого зерна. Прежде всего, для увеличения поставок зерна в страны третьего кластера необходимо усилить качественные показатели в выращивании зерна. Это позволит обеспечивать увеличенный доход и прибыль экспортеров от продаваемой качественной продукции. Следовательно, на данном этапе государство в лице МСХ РК заинтересовано в налаживании торгово-партнерских отношений со странами-импортерами в целях увеличения доходов в виде налоговых отчислений.

Большую заинтересованность вызывают страны третьего кластера, такие как Италия, Финляндия и Бельгия. Вместе с ними Латвия и Польша вошли в данный кластер, однако сегодня они имеют наименьшую потребность в казахстанском зерне в связи с географическими особенностями и наличием высокой конкуренции. Поставка в эти государства осуществляется в незначительно малом объеме в среднем 7,79 тыс. т, но по наиболее высокой цене – 406,6 долл. за т.

В соответствии с рисунком 41 представлены отношения средних значений показателей экспорта зерна по кластерам к соответствующим средним значениям по 20 странам. График четко показывает, что третий кластер, хотя по объему ниже среднего по выборке, но по цене намного выше, чем первый и второй кластеры.

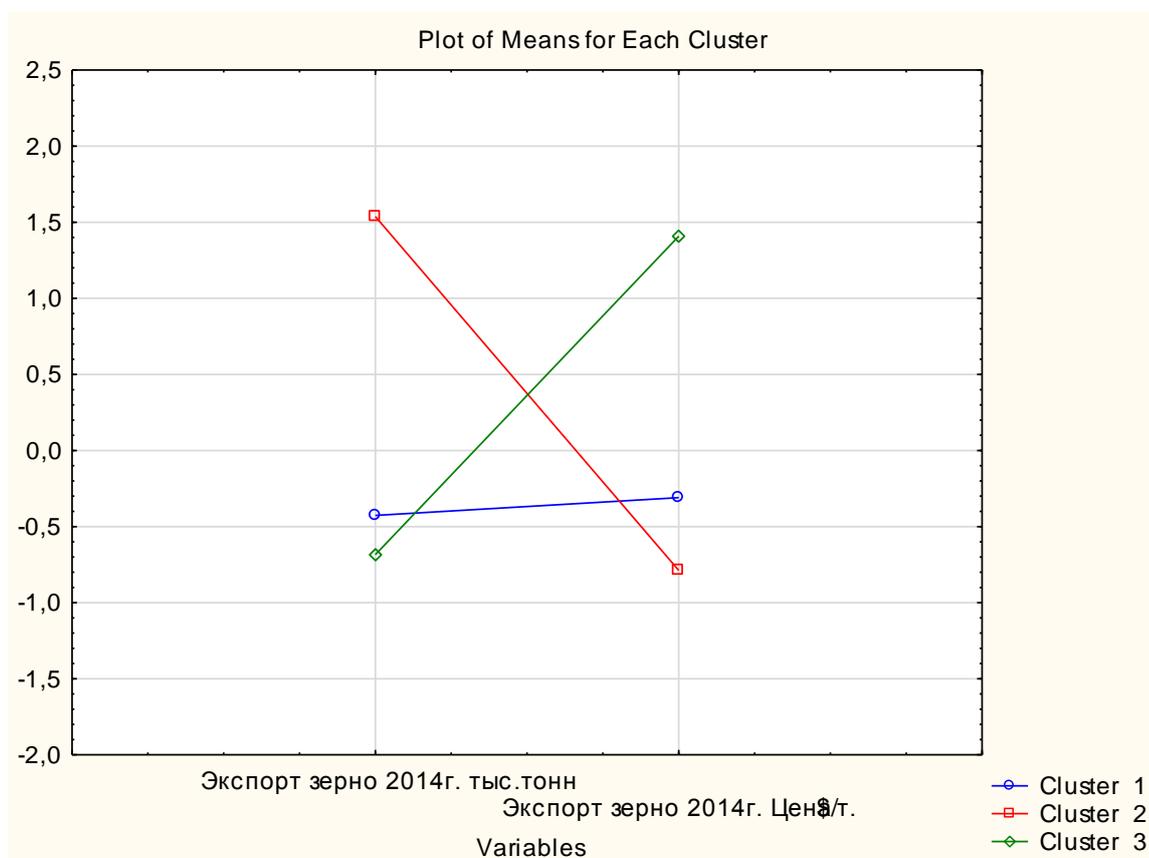


Рисунок 41 – Средние значения показателей экспорта по кластерам

Значение первого кластера по двум признакам находится на уровне ниже среднего, то есть поставка зерновой продукции производится в малом количестве и по низкой цене в соответствии с рисунком 42. Сказать, что данное направление бесперспективное, будет неправильным, поскольку данный кластер включает в себя и традиционные и новые рынки сбыта зерна.

Descriptive Statistics for Cluster 1 (Spreadsheet33333.sta)			
Cluster contains 10 cases			
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance
Экспорт зерно 2014г. тыс.тонн	-0,426646	0,314553	0,098943
Экспорт зерно 2014г. Цена \$/т.	-0,310315	0,328058	0,107622

Рисунок 42 – Статистические характеристики 1 кластера

Как показало исследование, поставки в данное русло в ближайшей перспективе будут весьма благополучными с участием государства. На сегодняшний момент государство налаживает дружелюбные торгово-партнерские отношения и ведет активные переговоры с представителями власти стран-покупателей первого кластера по увеличению поставок зерна в ближайшие годы. Это должно послужить увеличению торгового баланса страны и созданию казахстанского бренда зерновых культур.

Descriptive Statistics for Cluster 2 (Spreadsh			
Cluster contains 5 cases			
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance
Экспорт зерно 2014г. тыс.тонн	1,537372	0,729212	0,531750
Экспорт зерно 2014г. Цена \$/т.	-0,787723	0,452862	0,205084

Рисунок 43 – Статистические характеристики 2 кластера

Во второй кластер вошли страны с наибольшими потребностями в казахстанском зерне (рисунок 43). Это страны Средней Азии и Иран – основные потребители отечественного зерна и муки. Во второй главе работы проведен анализ по поставке муки и зерна в страны Средней Азии, где показано динамичное сокращение из года в год экспорта муки в эти страны. Данный факт дестабилизирует сложившуюся годами ситуацию и требует урегулирования процесса с участием государства. Так как проведенный анализ описывает ситуацию за 2014 год, динамика объема поставок в ближайшем будущем с учетом изменения потребностей данных государств может резко снизиться. В этой ситуации государство как координирующее звено должно взять на себя процесс регулирования развития баланса экспорта-импорта зерна. Поддержкой отечественных экспортеров может стать налаживание контактов с

зарубежными зерновыми компаниями и снижение барьеров для входа в рынок зарубежных стран.

Descriptive Statistics for Cluster 3 (Spreadsheet Cluster contains 5 cases)			
Variable	Mean	Standard Deviation	Variance
Экспорт зерно 2014г. тыс.тонн	-0,684081	0,034808	0,001212
Экспорт зерно 2014г. Цена \$/т.	1,408353	0,898372	0,807073

Рисунок 44 – Статистические характеристики 3 кластера

Третий кластер состоит из 5 стран-импортеров в соответствии с рисунком 44. Как было отмечено выше, в этом направлении требуется увеличение поставок зерна, так как цена на экспорт высока, но объем поставок ничтожно малый. Отечественные экспортеры получают хорошую прибыль, поставляя зерно в страны третьего кластера. На данном этапе остро стоит вопрос качества поставляемой продукции и эффективность транспортной логистики. Поскольку страны, входящие в третий кластер, географически отделены от территории страны, транспортировка зерна до конечного потребителя является достаточно затратной и долгой.

Транспортная логистика экспорта зерна составляет наибольшие затраты в себестоимости продукции. Зерно в эти страны перевозится в специализированных вагонах по железной дороге, соответственно занимает длительное время и затрачиваются большие объемы топлива. Чаще всего экспортеры сталкиваются с проблемой несвоевременной поставки зерна в пункты назначения. Это формирует негативный имидж отечественных экспортеров, складываются недоверительные отношения между субъектами.

По итогам проведенного кластерного анализа нами были обозначены наиболее оптимальные рынки сбыта казахстанского зерна при условии налаживания логистических схем поставок и повышения качества предлагаемого товара. В ходе анализа был выявлен также ряд факторов, негативно сказывающихся на экспортном потенциале. В соответствии с индексом эффективности логистической деятельности, Казахстану для увеличения экспортного потенциала отечественного зерна на рынки первого и третьего кластеров необходимо усилить работу по совершенствованию звеньев логистической цепочки.

3.2 Перспективы развития логистики зернового экспорта на основе государственно-частного партнерства

Приватизация элеваторов в связи с переходом к рынку кардинально изменила отношения между зернопроизводителями и владельцами зернохранилищ, экспортерами.

В современных условиях заготовители значительно увеличили плату за приём, подработку и хранение зерна, чем это было во время плановой экономики [100]. Производители зерна, не имеющие собственных элеваторов и зернохранилищ, оказались в полной зависимости от владельцев зернохранения и вынуждены продавать свою продукцию заготовительным организациям по ценам, которые им диктуют.

Улучшение и увеличение сбыта зерновой продукции является залогом эффективной деятельности отечественных экспортеров зерна, поэтому сегодня возросла актуальность разработки стратегических направлений развития логистики экспорта зерна. В числе этих направлений нами предлагается:

- создание различных форм оптовой торговли зерна на экспортно-ориентированных площадках;
- задача свести на нет посреднические структуры на рынке зерна, их должны заменить специально созданные объединения (производственно-сбытовые, торгово-сбытовые союзы, товарищества), созданные на принципах государственно-частного партнерства;
- наладить систему контроля над планированием и управлением технологическими процедурами для организации системы рациональных перевозок зерна.

Зерно в силу своей биологической природы является необычным видом груза, требующим особого подхода к организации транспортно-распределительного процесса. В современной трансформации рынка зерна рождаются новые проблемы повышения эффективности логистики экспорта зерна.

Анализ направлений развития логистического потенциала зернового экспорта показывает, что основной задачей на ближайшее время является активная реализация инфраструктурных проектов в соответствии с рисунком 45, составленным автором.

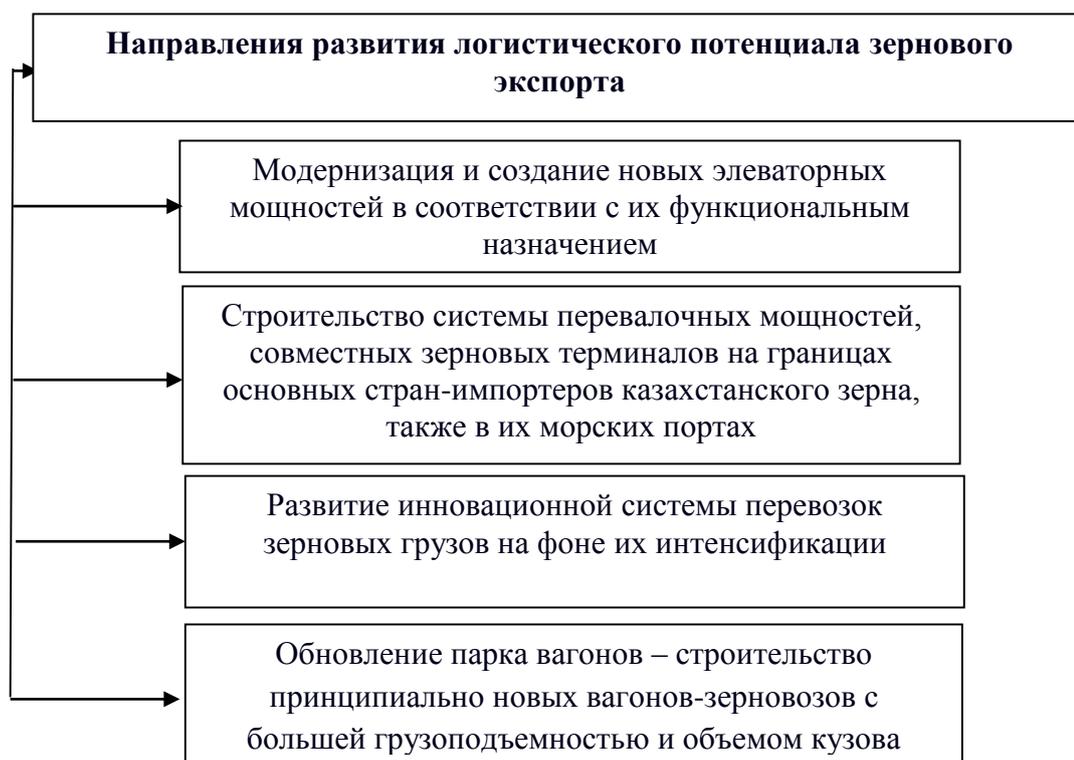


Рисунок 45 – Основные направления развития логистического потенциала зернового экспорта

Исходя из критической оценки можно заключить, что инфраструктура логистической системы экспорта зерна еще недостаточно сформирована, поэтому крайне необходима разработка организационно-инструментальных средств, которые обеспечат рациональную хозяйственную деятельность субъектов экспортных операций.

По мнению диссертанта, эта задача может быть решена за счет формирования эффективной логистической инфраструктуры на основе активно действующего механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), который показан ниже.

В реализации продукции (хранение, транспортировка, сбыт) глобальные логистические цепочки являются средством экономии национальных ресурсов: материальные, сырьевые, энергетические, финансовые, трудовые [101]. Цели государства и частного капитала различаются [102]. Частный капитал, ориентированный на прибыль, не может осуществлять долгосрочных стратегических проектов. Частным хозяйствам не под силу реализовать большие инфраструктурные проекты, несмотря на то, что бизнес не сможет без них развиваться, иногда даже существовать. Это особенно очевидно в период кризиса.

В этих обстоятельствах главным действующим лицом глобальной логистической цепочки становится государство. В управлении этим процессом государству необходимо давать продуманные сигналы и четкие ориентиры хозяйству посредством определения порядка реализации имеющихся

технологий. Чтобы стать реальной поддержкой бизнесу, государственный аппарат должен иметь соответствующий инструментарий.

Развитые зарубежные страны своей наукой, проверенной практикой ведения хозяйства показывают, что для устойчивости и выживания в условиях кризиса и конкуренции необходимо обеспечивать оптимальное распределение рисков и аккумулировать масштабные инвестиции в формате государственно-частного партнерства. Как показывает практика, реализация крупных инфраструктурных проектов непременно осуществляется при участии государства. Большинство крупных логистических центров в развитых странах построены и функционируют именно в формате государственно-частного партнерства [103].

На наш взгляд, государственно-частное партнерство является наиболее перспективным механизмом развития и увеличения логистического потенциала зернового экспорта страны, который в перспективе приведет к эффективному функционированию всего сельского хозяйства страны. Участие государства в крупных логистических проектах обусловлено множеством причин:

- для стран с развивающейся и нестабильной экономикой характерна высокая стоимость логистических проектов и длительный срок окупаемости. Причина в том, что бизнес не готов вкладывать в «длинные деньги» [103];

- строительство зерновых элеваторов, терминалов дает большой социальный эффект. Это новые рабочие места, налоговые поступления от работы зернохранилищ, значительное увеличение инвестиционной привлекательности субъектов с развитой логистической инфраструктурой;

- государственное сопровождение реализации логистических проектов сокращает административные барьеры на пути формирования единой транспортно-логистической системы страны;

- государственное участие в строительстве крупных логистических проектах предполагает сбалансированное распределение финансовых рисков, затрат, выгоды при их реализации с частным партнером.

Сегодня государственно-частное партнерство в Казахстане регулируется рядом законодательных актов, это Законы РК «О государственно-частном партнерстве» [104], «О концессиях» [105], «О проектном финансировании и секьюритизации» [106]. Реализация механизма государственно-частного партнерства позволяет экономить средства государственного бюджета за счет привлечения частного капитала в создании инфраструктурных объектов. Но для этого требуются конкретные и четкие механизмы стимулирования инвесторов.

ГЧП – это прежде всего механизм успешного взаимодействия государства и бизнеса в решении многих социально значимых задач на взаимовыгодных условиях. В транспортно-логистической сфере Казахстана одной из наиболее зарекомендовавших себя форм является концессия. Преимуществом концессии выступает, прежде всего, возможность привлечения частных инвестиций в экономику Казахстана, а также сбалансированное распределение рисков при реализации инфраструктурных проектов [107].

На основе анализа схем государственно-частного партнерства в создании логистической инфраструктуры выделим ее основных участников. Среди них:

- частные компании, нацеленные на получение прибыли от реализации проекта и выплату дивидендов акционерам при условии выполнения проекта;
- конечные пользователи логистического сервиса – корпоративные и индивидуальные пользователи в лице поставщиков, потребителей, транспортных операторов, логистических провайдеров;
- отраслевые государственные органы, как гаранты условий реализации проекта, стандартов обслуживания и объема бюджетных;
- финансовые государственные органы, организующие налогообложение;
- организации, кредитующие проекты;
- компании-подрядчики, строители, возводящие объекты инфраструктуры системы;
- операторы, обеспечивающие действие логистической системы.

В реализации проекта логистической системы по схеме ГЧП обычно можно выделить три этапа [108]. Первый этап – работа по созданию логистической системы, второй этап – функционирование системы согласно обязательствам государства и частных предпринимателей, на третьем этапе заключаются и выбираются формы функционирования объекта.

В зависимости от современной формы государственно-частного партнерства в обязанности бизнес-структур могут входить проектное обслуживание, строительство и эксплуатация, ремонт объекта, сотрудничество государства и частного партнера [109].

Важно отметить, что в развитии логистики экспорта зерна такая модель государственно-частного партнерства, требуется на региональном, республиканском и международном уровне, в которой компетенции частного бизнеса в организации и формировании зерновых потоков объединяться с инвестиционными возможностями государства по строительству необходимых логистических объектов.

Механизм реализации государственно-частного партнерства в создании инфраструктурных объектов зернового экспорта нами представляется в соответствии с рисунком 46, разработанный автором на основе источника [109; с.82]



Рисунок 46 – Механизм реализации государственно-частного партнерства создания логистической инфраструктуры экспорта зерна

Полагаем, что финансирование инвестиционных проектов логистической инфраструктуры экспорта зерна через инструменты государственно-частного партнерства возможно с двух позиций. Первая – это финансирование за счет ресурсов предприятий и организаций, занятых в сельском хозяйстве. Рентабельность таких инвестиций обеспечивается включением в себестоимость предоставляемых услуг. Вторая позиция ориентируется на финансирование за счет ресурсов вновь создаваемых предприятий и организаций, занятых в смежных отраслях и сферах экономики. Вложенные финансовые средства

будут возвращаться за счет доходов по оказанию различных услуг, по хранению и транспортировке, например, транспортные компании, предоставляющие услуги по транспортировке экспортных грузов.

При этом выделим критерии, которые служат базовыми ориентирами в реализации механизма государственно-частного партнерства.

Основные критерии определяет рискованность проекта: строительный, финансовый риски и риск, связанный с колебанием спроса на проект. В реализации проектов обеспечения логистики финансовый риск чрезвычайно велик, поскольку он связан с величиной стартовых инвестиций, они имеют большие объемы. Еще один сомнительный риф – распределение доходов в течение большого периода времени. Это время увеличивается затягиванием сроков строительства и полного пуска в эксплуатацию объекта. Объект логистической инфраструктуры способен приносить доход только после окончания строительства. Поэтому в прогнозировании экономических показателей логистической системы эти особенности необходимо учитывать, чтобы правильно адаптировать их к начальному периоду, не дающему дохода.

Риски, связанные с получением дохода, являются основными для проектов инфраструктуры логистических систем, в том числе реализующихся на основе государственно-частного партнерства [108]. В создании логистических систем оценка рисков обязательна, так как здесь чрезвычайно трудно достоверно оценить объем будущих доходов, при эффективном функционировании проектируемой инфраструктуры. Практика показывает, что проблемы реализуемых в настоящее время проектов ГЧП связаны, прежде всего, с этими рисками.

Следует отметить, что современная универсальная инфраструктурная среда формируется в ответ на вызовы времени через последовательное решение системы уравнений, определяющих ее функции, место, экономическую целесообразность, социальные потребности, требования ВТО, технические задачи, финансовые возможности [110; с. 371].

Создание инфраструктуры логистической системы экспорта зерна на основе механизма государственно-частного партнерства имеет целью решение комплекса проблем зерновой отрасли, связанных с хранением, перевозкой, распределением и сбалансированного взаимодействия всех их функций в соответствии с рисунком 47, разработанным автором.



Рисунок 47 – Организационно-экономический механизм создания инфраструктуры логистической системы экспорта зерна

Как видно из рисунка 47, организационно-экономический механизм создания инфраструктуры логистической системы экспорта зерна предполагает:

– на основе проведенного анализа текущего состояния зернового рынка, степени его инфраструктурного обеспечения оптимизировать перемещение зерновых потоков как внутри страны, так и на мировом рынке;

– создание законодательно-нормативной базы в области логистики, в том числе транспортной логистики и разработку программы развития логистики в сфере экспорта зерна;

– разработку и формирование организационной структуры управления проектом модели логистической системы экспорта зерна.

Таким образом, функциями разработанной инфраструктуры логистической системы экспорта зерна являются: обеспечение эффективной деятельности субъектов, занятых в зерновом подкомплексе; организационное обеспечение коммерческо-хозяйственных взаимоотношений хозяйствующих субъектов; обеспечение бесперебойного движения зерновых ресурсов как за пределами страны, так и внутри государства; обеспечение правовых рамок и условий функционирования субъектов, занятых в системе хранения и транспортно-логистической системе зерновой отрасли.

Развитие инфраструктуры логистической системы экспорта зерна – объективная необходимость. Она оказывает значительное влияние на конъюнктуру рынка зерновых. В основе ее эффективности лежит целый ряд критериев: соответствовать функциям; максимально отвечать на потребности участников логистической системы; учитывать факторы влияния макро-, микрологистических систем; действовать в рамках единого механизма управления системой логистики.

Между тем, основными задачами управления системой логистики выступают: оценка инфраструктурного обеспечения рассматриваемой отрасли экономики; учет динамики в международной логистической системе; выявление и исследование закономерностей современных стандартов формирования инфраструктуры [109; с.84].

Возможности развития логистической инфраструктуры экспорта зерна включают в себя комплекс ресурсов, в том числе законодательные, финансово-инвестиционные, кадровые, научно-технические, информационные, инфраструктурные. Ресурсы логистической инфраструктуры зернового экспорта представлены на рисунке 47, составленном автором.

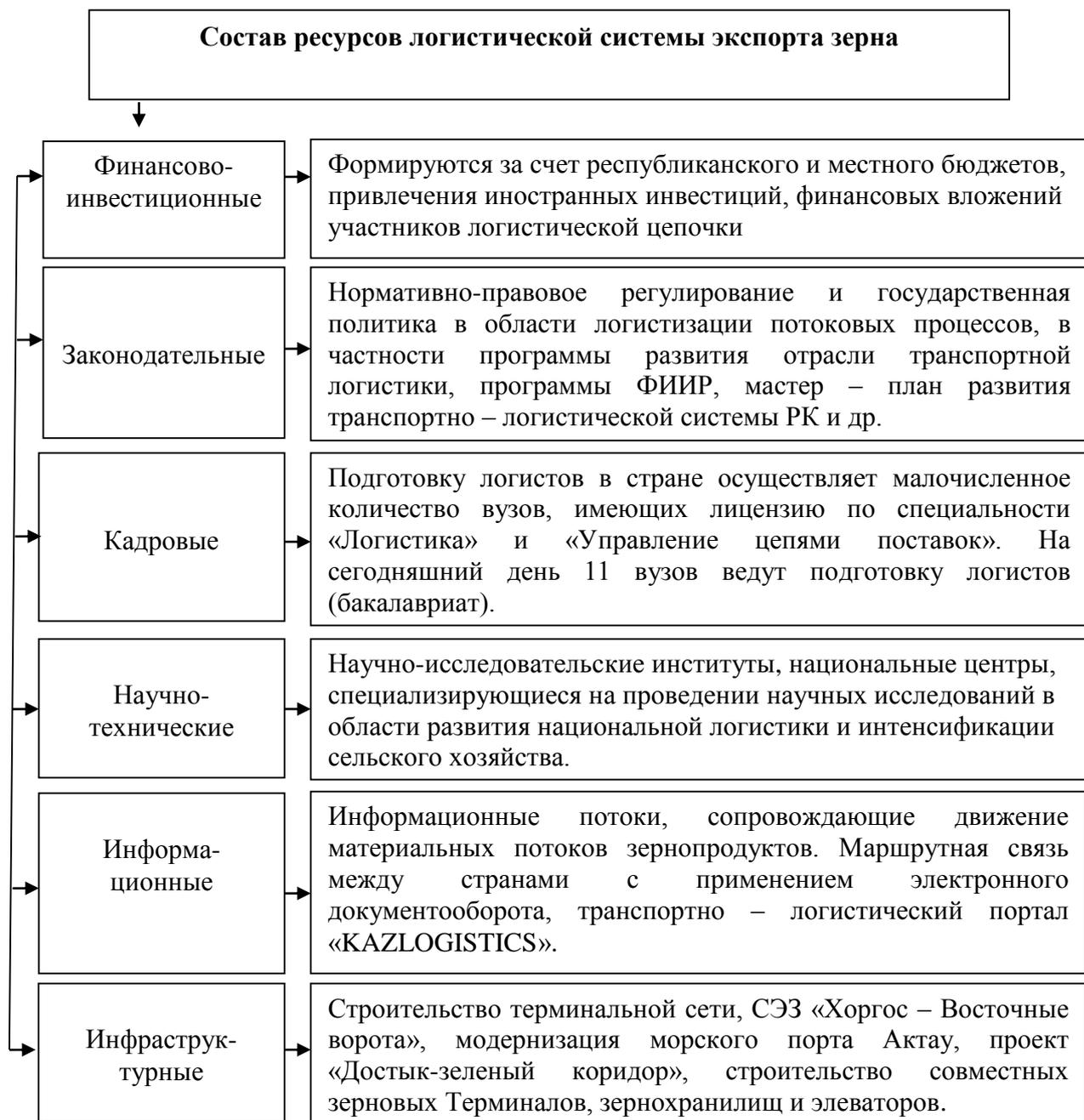


Рисунок 48 – Ресурсы логистической системы экспорта зерна

Во всех странах и во все времена инфраструктура оставалась заботой государства. Лишь развитая инфраструктура является необходимым условием развития и финансирования бизнеса [111]. Инфраструктура обладает своим мультипликативным эффектом, инвестиции, вложенные в данную сферу хозяйствования стимулирует развитие экспортного потенциала и занятость не только в этой отрасли, но и в других сферах хозяйствования.

Зарубежный опыт показывает, что наличие высокоорганизованной международной транспортно-логистической системы позволяет через внедрение эффективных логистических схем доставки решить следующие задачи [112]:

- обеспечение оптимальной оборачиваемости оборотных средств за счет рациональной величины отправки грузов, времени нахождения в пути и в пунктах хранения и распределения, таких как склады, центры консолидации, сортировки, разукрупнения и т.п.;

- определение эффективных соотношений сроков доставки и провозных платежей (тарифов и дополнительных сборов) с учетом различных видов отправок и условий поставок товаров;

- обеспечение рационального сервисного обслуживания при доставке грузов, в целях синхронизации и гармонизации потоковых процессов;

- рационализация инвестиций в объекты логистической системы.

Исходя из проведенного анализа во второй главе по кластеризации объектов логистической инфраструктуры, в рамках государственного регулирования и содействия эффективному логистическому обеспечению зернового экспорта нами предложены следующие рекомендации:

1 Оптимизация и модернизация инфраструктуры, обеспечивающий экспорт зерна (портовая и транспортная инфраструктура, система хранения).

2 Снятие административных барьеров при торговле зерном.

3 Государственное стимулирование экспорта зерна, в том числе:

- субсидирование и предоставление государственных гарантий по экспортным сделкам;

- различные налоговые льготы для экспортеров;

- субсидирование транспортных расходов при экспорте зерна;

- введение льготных тарифов на период массовых перевозок в период сбора и транспортировки зерна;

- кредитование участников рынка по созданию логистических структур экспортных операций.

4 Обеспечение консолидации усилий АО «Национальный центр развития транспортной логистики» при АО «НК «КТЖ», Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан, направленных на создание необходимых социально-экономических условий для субъектов, занятых в зерновой отрасли.

5 Оптимизация тарифов на логистические услуги, путем организации работы и привлечения отраслевых союзов к данной деятельности в рамках полномочий государственных организаций, функционирующих на рынке зерна.

6 Действия, направленные на увеличение объема средств государственного бюджета, на предоставление инвестиционных кредитов в данной отрасли.

7 Стимулирование оптимизации транспортной составляющей международной торговли зерном за счет снижения тарифов на железнодорожные перевозки.

Таким образом, нами обоснована необходимость создания и модернизации инфраструктуры логистической системы экспорта зерна с эффективным использованием механизма государственно-частного партнерства. В ходе исследования были уточнены состав ресурсов и организационно-экономический механизм создания инфраструктуры

логистической системы экспорта зерна. Казахстан находится на начальном этапе становления института государственно-частного партнерства. Становление института ГЧП требует времени. Так как теоретическая база ГЧП еще весьма слабая, необходимы детальные проработки организационно-методической базы и многих других аспектов, стоящих на пути участия частного бизнеса в программах ГЧП. Безусловно, государственное участие в создании и модернизации инфраструктуры логистической системы экспорта зерна благоприятно воздействует на устойчивое развитие внешнеторговых отношений в экономике и является мощным рычагом повышения конкурентоспособности республиканского хозяйства.

На основе проведенного исследования во второй и третьей главах было установлено, что в стране не достаточно отрегулирован механизм государственной поддержки логистики экспорта зерна. Использование предлагаемого механизма развития логистической системы экспорта зерна, в первую очередь, требует расширения институциональной базы государственной поддержки логистики экспорта зерна, которая в полной мере еще не сложилась в нашей стране.

С учетом приведенных примеров, автором предлагается сформировать государственную структуру поддержки логистической деятельности экспорта зерна, в частности в структуре действующего Национального агентства по экспорту и инвестициям АО «KAZNEX INVEST» наряду со службой по продвижению и развитию экспорта, создать специализированный институт – **«службу по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур»**, позволяющий адресно дифференцировать методы стимулирования продвижения зерновых культур на перспективные внешние рынки.

На наш взгляд, создание и функционирование такого института может стать одним из ключевых условий развития логистической деятельности экспорта зернопродуктов на основе ГЧП, если его механизмы направят на разработку и внедрение государственных программ развития внешнеэкономической деятельности.

Осуществление деятельности «службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур» предполагается по следующим основным принципам в соответствии с рисунком 49, составленным автором.



Рисунок 49 – Основные принципы деятельности «службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур»

Основные направления деятельности предлагаемой организации видятся в исследовании рынка, организации деловых встреч и тематических выставок, участии в разработке программ поддержки экспорта зерна, совершенствовании внешнеторговой деятельности зернового хозяйства и расширении доступа отечественных экспортеров зерна на мировые рынки.

Целью создания службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур является обеспечение необходимой поддержки отечественных экспортеров по созданию и развитию логистики (транспортной, складской, закупочной, информационной) движения зернопотоков и повышение конкурентоспособности зерновой продукции на внешнем рынке.

В соответствии с поставленной целью служба может выполнять следующие задачи по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур:

- совершенствование нормативно-правового регулирования экспорта зерна, налогового и таможенного администрирования;
- содействие в выходе отечественных экспортеров на внешние рынки;
- защита интересов отечественных экспортеров зерна на зарубежных рынках;
- привлечение иностранных и отечественных инвестиций в зерновую отрасль и инфраструктуру;
- оказание информационных и консалтинговых услуг по различным направлениям: экспортная деятельность, законодательство, маркетинговые исследования и т.д.;
- содействие в установлении бизнес-контактов с зарубежными партнерами на постоянной основе [113].

Важнейшей задачей службы будет являться создание условий для свободного движения межстрановых материальных потоков в едином

рыночном пространстве. Всякого рода ограничения в этой области со стороны государственных структур крайне негативно сказываются на эффективности логистических решений, принимаемых на разных уровнях управления.

По мнению диссертанта, государственное содействие эффективному функционированию логистической деятельности экспорта зерна в лице службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур будет включать в себя следующие основные функции в соответствии с рисунком 50, составленным автором.



Рисунок 50 – Основные функции службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур

Службу по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур важно включить как составной элемент в систему государственной

поддержки логистики экспорта зерна. Предлагаемая институциональная структура схематично представлена на рисунке 51, разработанном автором.



Рисунок 51 – Институциональная структура поддержки логистической деятельности экспорта зерновых культур

Как видно на рисунке 51, служба по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур будет иметь возможность взаимодействовать с основными институтами по поддержке зернового рынка и его транспортного комплекса. Например, с АО «НК «Продкорпорация», который является единственным государственным оператором на рынке зерна, с Комитетом государственной инспекции в агропромышленном комплексе Министерства сельского хозяйства РК, основными задачами которого является контроль в области регулирования зернового рынка и деятельности экспортеров зерна. Функции АО «Национальный центр развития транспортной логистики» при АО «НК» КТЖ» как стратегического партнера в области транспортно-логистических исследований предлагается направить на разработку логистических схем и технологий доставки зерна зарубеж. Мощное взаимодействие четырех крупных институтов по поддержке экспорта зерна и его логистики дает возможность поэтапно устранять имеющиеся барьеры на пути становления государства как крупного мирового экспортера зерна. Первоочередную задачу службы мы видим в координировании интересов всех участников экспортной деятельности зернового рынка, в том числе в содействии устранении главного тормозящего фактора экспорта – проблем логистики.

Конкурентоспособность отечественной продукции должна основываться на эффективных технологиях, обеспечивающих снижение затрат [114].

Поскольку логистические издержки составляют более 25% от конечной стоимости отечественной продукции, возникает объективная необходимость урегулирования и снижения затрат на логистику. Это возможно при активно действующей политике государственно-частного партнерства. Вместе с тем, выделение автономной службы по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур на базе действующего и финансируемого государством Национального агентства по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST», поможет создать эффективно функционирующую институциональную структуру поддержки логистики экспорта зерна в результате взаимовыгодного партнерства, являющегося ключевым инструментом в механизме государственной поддержки экспорта зерна.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенная по теме диссертационной работы исследование позволило сделать следующие основные выводы и предложения.

1 Государство реализует себя через осуществление функцией управления и регулирования в важнейших сферах жизнедеятельности. Одним из таких сфер являются производство, торговля и внешнеэкономическая деятельность. Зерно в Республике Казахстан один из системообразующих продуктов становления и дальнейшего развития всего сельского хозяйства, базовых сфер государства, экономики страны.

Развитие сельского хозяйства Казахстана до периода независимости и в годы с обретения самостоятельности страны – это во многом и прежде всего развитие зернопроизводства, особенно после освоения целинных и залежных земель. Обширные территории Казахстана, районированные сорта пшеницы, условия для выращивания других зерновых, колосовых, всемирные тренды в мировой истории производства и потребление продуктов зернопроизводства побуждали развивать в республике зернопроизводство, сделали данную отрасль одним из главных традиционных, настоящих и будущих объектов государственного регулирования.

Производство, экспорт зерна и их логистическая составляющая тесно связаны между собой, причинно – следственные связи между ними прямого и обратного характера, ярко выражены. Производство является источником экспорта, экспорт является стимулом производства, логистика как инфраструктурный элемент того и другого, выступает средством их осуществления. Государство как высший в экономической и управленческой иерархии страны субъект регулирует цепочкой: снабжение – производство – хранение – транспортировка – сбыт посредством инструментов прямого и косвенного регулирования процессов. Цель такой деятельности государства – получение доходов, достижение социального, политического и иного эффектов.

2 Государство может управлять, только имея регулируемую систему с эффективной логистической составляющей. В этом суть концепции, которая должна реализовываться через инструментарий логистики, регулирующий сквозной материальный поток зернопродуктов и мощно влияющий на его функционирование. Усиление мер государственного регулирования логистики во внешнеэкономической деятельности, диктуемое состоянием экономики Республики Казахстан, требует создания эффективной системы государственного регулирования, включающей все методы, в том числе административные. С решением этой задачи можно ожидать, что логистика во внешнеэкономической деятельности Казахстана будет эффективно функционировать в общенациональных интересах и способствовать укреплению позиций страны на мировом рынке зерна.

3 Казахская экономика активно интегрируется в общемировую систему международных экономических отношений, поэтому вполне закономерно требуется установление высокого уровня функционирования национальной логистической системы. В связи с неполным определением

теории логистики применительно к внешнеэкономической деятельности страны, автор предложил дополнение понятийному аппарату логистики, под которым логистику следует понимать, как процесс последовательного и поэтапного движения материальных и сопутствующих ему потоков от пункта производства до пункта потребления на региональном, национальном и международном рынках. Данное определение дало возможность в наиболее полной мере рассмотреть транспортно–складскую логистику, используемой в экспорте казахстанского зерна, что составило тему диссертационной работы.

4 Передовой опыт в области логистики ряда стран, таких как Нидерланды, Германия характеризуется глубокой научно – методологической проработкой ее основ, высоким технологическим воплощением в практической деятельности. Это позволяет снижать затраты денежных средств и времени при осуществлении перевозок. Упрощенные процедуры оформления, оптимизация маршрутов, рациональность подходов – сильные стороны логистики, имеющейся в передовых странах, демонстрирующих лучшие результаты в интер- и мультимодальных перевозках, позволяет минимизировать простои грузов, налаживать сотрудничество на границах, внедрять новые способы слежения за перемещением грузов и другое.

5 Транспортная логистика создавалась и развивалась как отрасль экономической деятельности для обеспечения движения продуктов производственных, распределительных, парораспределительных процессах, предшествующих потреблению. Обладая разнообразными функциональными способностями и возможностями, транспортная логистика выполняет свое главное предназначение – транспортирование товара от состояния наименьшей готовности к потреблению к состоянию полной готовности, а также транспортирование от первичного производителя к конечному потребителю. Воспроизводство зерна, сопровождается воспроизводством экспорта, воспроизводством логистики и наоборот по принципам сообщающихся сосудов, синхронности и симметричности.

6 Имеющиеся и развивающиеся мощности транспортной, сопутствующей дорожной, сетевой инфраструктуры, схемы (маршруты), графики движения – основа существования и наращивания перевозок в крупных объемах ориентированных, на внутренний и внешний рынок. Качество транспорта и коммуникаций, обеспечивающих его движение в Казахстане создало возможности вхождения страны в число мировых экспортеров зерна.

Расположение РК в центре Евразии, роль страны как транзитного государства, способствовали развитию транспортных коридоров, играющих важное значение в фактическом состоянии и в перспективах развития логистики экспорта зерна.

Состояние мощностей государства в железнодорожном, автомобильном, морском сообщении важны в экспорте зерна, так как от количества и качества оказываемых ими услуг в Казахстане зависят экономичность и эффективность по Казахстану стартовых отрезков экспортных перевозок, дальнейшая глубокая интеграция в международные транспортные сообщения и далее, в более полной международной экономической интеграции на основе признания уровня

развития транспортно–коммуникационного комплекса РК всеми странами–партнерами.

7 Объемы производства и экспорта зерна из Казахстана, вытекающая из этого логистическая загруженность по годам имеет противоречивую, не устойчивую динамику, есть спады и подъемы, объясняемые объективными причинами: спад в мировой экономике (цены на зерно коррелируется с ценами на нефть), усиление международной конкуренции между странами–производителями зерна в части совершенствования логистической деятельности во внешнеторговых отношениях.

8 Оценки показывают, что по уровню организации транспортной логистики Казахстан значительно уступает многим странам, занимая по индексу эффективности логистики (LPI) 77 место в мире за 2016 год. Простота организаций перевозок, таможенные процедуры, качество магистралей, онлайн слежение всей цепочки поставок – в этих и других направлениях услуг Казахстан отстает от ожиданий потребителей.

9 Существующая в Республике Казахстан база объектов транспорта, погрузочно–разгрузочной техники, складов, токов, элеваторов, хлебоприемных пунктов, объединенных в предприятия, имеющие соответствующие кадры, средства – это не только элемент производственной инфраструктуры производства и реализации зерна и ее экспортных объемов, но также основа инфраструктуры логистики зернового рынка, в частности экспортной деятельности.

Кластерный анализ ХПП показал их концентрацию в основных зерносеющих регионах. Значительное число ХПП являются лицензированными. По оценкам наиболее перспективными для дальнейшего укрупнения являются ХПП с наименьшими логистическими затратами в достижении высокого качества содержащегося обрабатываемого зерна (очистка, сушка, обеспечение температурного режима, режима влажности) и с наибольшими объемами емкости хранения. Эффект масштаба производства может применен по хлебоприемной деятельности в Костанайской, Акмолинской областям, как регионов основного производства сильных и твердых сортов пшеницы. Синергетический эффект в общем процессе экспорта может быть достигнут при умножении уменьшения затрат в деятельности ХПП, в транспортировке (регулирование по минимизации тарифов при перевозке зерна), для минимизации таможенных сборов для своего зерна и его производных на казахстанских пунктах пропуска.

Дальнейшая локализация ХПП в Казахстане будет зависеть от результатов конкуренции между ними, от мер государственного регулирования и поддержки процессом экспорта зерна.

10 Республика Казахстан, относясь к крупнейшим мировым производителям и экспортерам зерна (пшеницы), выстроила и продолжает выстраивать долговременные торговые отношения с многочисленными странами–импортерами пшеницы. Для Казахстана в этом секторе торговли существуют, наряду с так называемыми, историческими и традиционными рынками, также становящиеся все более очевидными, новые рынки.

11 С точки зрения решения задач наращивания экспорта зерна и продуктов его переработки, а значит приоритетными становятся направления тех стран, рынков, где Казахстан может конкурировать с другими странами–поставщиками при условии снижения себестоимости перевозок, выражающихся в конкурентоспособной цене. Кроме исторических и традиционных рынков, в связи с указанным могут с ненулевой рентабельностью для экспортеров осваиваться рынки многих регионов и стран, с нормальной рентабельностью – меньший круг рынков, но все-таки значительно большей. Об этом свидетельствует проведенный многомерный статистический анализ в области экспортно – импортных по зерну отношений Казахстана.

12 Авторская позиция развития внешнеторговых потоковых процессов строится на представлении о том, что решение организационно-экономических задач Республики Казахстан и повышение конкурентоспособности её хозяйства должно базироваться на комплексном совершенствовании логистических процессов экспорта зерна на основе формирования механизма государственного регулирования логистики экспорта зерна в Республике Казахстан с использованием политики государственно-частного партнёрства. В области дальнейшего развития логистики экспорта зерна в РК важно реализовать имеющиеся в стране преимущества: политические, законодательные, институциональные, инфраструктурные, географические, транспортные, информационные и др.

13 На основе проведенного исследования, было установлено, что в стране в полной мере не отрегулирован механизм государственной поддержки логистики экспорта зерна. Формирование структуры институциональной поддержки логистики экспорта зерна – главная задача в защите отечественных экспортеров зерна и продуктов его переработки и интеграции отечественных экспортеров в международный зерновой рынок. Приходится констатировать, что в Казахстане неразвита соответствующая бизнес-культура, в становлении которой немалая роль принадлежит ассоциации производителей и экспортеров. В формировании этих общественных объединений инициатором должно стать государство. Властным структурам необходимо стимулировать самоорганизацию экспортеров, создавая для этого координационные и информационные центры поддержки экспорта, в том числе логистической инфраструктуры.

В этой связи, предложено сформировать государственную структуру поддержки логистической деятельности экспорта зерна как специализированный институт в структуре Национального агентства по экспорту и инвестициям АО «KAZNEXINVEST» – «служба по поддержке логистической деятельности экспорта зерновых культур», эффективное функционирование которой позволит в рамках задач, поставленных главой государства, войти в пятерку крупнейших экспортеров зерновых культур, обеспечить конкурентоспособность отечественных экспортеров на международном рынке зерна.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Послание Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.Назарбаева Народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: Новый политический курс состоявшегося государства», Астана, 14 декабря 2012 года.
- 2 Мастер-план «Стабилизация зернового рынка», Астана, 2013 год.
- 3 Постановление Правительства Республики Казахстан. Программа по развитию агропромышленного комплекса в Республике Казахстан на 2013-2020 годы «Агробизнес-2020»: утв. 18 февраля 2013 года, № 151.
- 4 Халяпин А.А., Гайдук В.И. Совершенствование инструментов государственного экономического регулирования АПК Краснодарского края // Сб. тр. Кубанского государственного аграрного университета. – Краснодар, 2010. - Вып. 4(25). - С. 19-26.
- 5 Ушачев И. Развитие зернового подкомплекса России с позиции продовольственной безопасности // АПК: экономика, управление. - 2013. - №5. - С.11.
- 6 Солопов В.А. Развитие регионального рынка зерна и хлебопродуктов: науч. издание. - Мичуринск-научоград РФ: Изд-во Мичурин. гос. аграр. ун-та, 2006. - 315 с.
- 7 Базоева М.Р. Формирование системы управления внешнеэкономической деятельностью региона: дис. ... канд.экон. наук: 08.00.05. - М.: Рос. акад. гос. службы при Президенте РФ, 2001. - 148 с.
- 8 Агапова И.И. История экономической мысли. - М.: Магистр, 2010. - 248 с.
- 9 Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. - М., Л., 1931. - Т.1. - 371 с.
- 10 Кейнс Д. Общая теория занятости, процента и денег. - М.: Эконом-Ключ, 1993. - Т. 2. - 486 с.
- 11 Фишер В. Европа: экономика, общество и государство 1914-1980. - М.: Владос, 1999. - 368 с.
- 12 Самаруха В. И., Краснова Т.Г. Роль государства в регулировании рыночной экономики // Известия ИГЭА. - 2004. - №3. - С.4-12.
- 13 Самуэльсон П. Экономикс. - М.: Прогресс, 1994. - 542 с.
- 14 Аксенов Е.П. Топология общих функций управления финансами // Вестн. Том. гос. ун-та. Серия Экономика. - 2010. - №4(12). - С.97-109.
- 15 Мамыров Н.К., Ихданов Ж.О. Государственное регулирование экономики в условиях Казахстана (теория, опыт, проблемы): учебное пособие. - Алматы: Экономика, 1998. – 248 с.
- 16 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об одобрении Концепции по мерам косвенного регулирования экспорта товаров: утв. 2 июля 2002 года, № 714.
- 17 Алтухов А.И. Современные проблемы развития зернового хозяйства и пути их решения. - М.: ФГУП «ВО Минсельхоза России», 2005. - 442 с.
- 18 Щербакова В.В. Основы логистики. - СПб.: Питер, 2009. - 432 с.

- 19 Республика Казахстан. Закон РК. О регулировании торговой деятельности: принят 12 апреля 2004 года.
- 20 Мартышкин С.А. Региональный опыт государственного регулирования экономики. - Самара.: Глагол, 2009. - 256 с.
- 21 Логистика. <http://ru.wikipedia.org/wiki/Логистика>. 12.09.2013.
- 22 Родников, А.Н. Логистика: Терминологический словарь. - М.: Инф РА-М, 2000. - 210 с.
- 23 Семененко А.И., Сергеев В.И. Логистика. Основы теории: учебник для вузов. - СПб.: Издательство «Союз», 2001. - 456 с.
- 24 Степанов В.И. Логистика: учебник. - М.: Проспект, 2009. - 456 с.
- 25 Terminology in Logistics. Terms and definitions / Glossary of Logistics Terms. European Logistics Association. - 2005. - P. 24-26.
- 26 Полещук И.И. Логистика: учебное пособие. - Минск.: БГЭУ, 2007. - 789 с.
- 27 Афанасенко И.Д., Борисова В.В. Логистика в системе совокупного знания. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2013. - 395 с.
- 28 Гаджинский А.М. Основы логистики: учебное пособие. - М.: ИВЦ Маркетинг, 1996. - 124 с.
- 29 Семененко А.И., Сергеев В.И. Логистика. Основы теории. - СПб.: Союз, 2001. - 544 с.
- 30 Аникин Б.А. Логистика: учебник. - М.: Инфра-М, 2005. - 352 с.
- 31 Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике. - М.: Филинь, 1997. - 772 с.
- 32 Маргунова В.И. Логистика: учебное пособие / под общ. ред. В.М. Моргунова. - Минск: Высшая школа, 2011. - 508 с.
- 33 Еремеева Л.Э. Транспортная логистика: учебное пособие. - Сыктывкар: СЛИ, 2013. - 260 с.
- 34 Блейхер О.В. Логистика: учебно-методический комплекс. - Томск: ТПУ, 2009. - 102 с.
- 35 Федоров Л.С., Персианов В.А., Мухаметдинов И.Б. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие. - М.: КНОРУС, 2013. - 312 с.
- 36 Гиссин В.И. Управление качеством продукции. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2000. - 256 с.
- 37 Панамарева О.Н. Стимулирование развития и использования потенциала транспортно-логистического комплекса РФ в реалиях современной экономики // Общество: политика, экономика, право. - 2011. - №4. - С.77.
- 38 Саркисов С.В. Международные логистические системы в условиях глобализации: дис. ... докт. истор. наук: 08.00.14. - М.: ИБДА, 2007. - 368 с.
- 39 Трофимов А.В., Татарников Е.В., Баранчугова И.Г., Ботенёв А.В. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности // Актуальные вопросы экономических наук. - 2012. - №25-1. - С.77-80.
- 40 Молонова А.В. Стратегические направления развития логистической инфраструктуры в таможенной сфере: автореф. ... канд. экон. наук: 08.00.05. - СПб.: СПГУЭиФ, 2012. - 24 с.

- 41 Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in Global Economy - The Logistics Performance Index and its Indicators. – Washington, World bank, 2007. <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>.
- 42 Романько Е.Б., Мусабекова А.О. Развитие транспортной логистики в Республике Казахстан // Вестник КарГУ. - 2014. - С. 45-46.
- 43 Абдрахманова А.Ж. Оценка и перспективы развития транспортно - логистической системы Казахстана // Экономика: Стратегия и практика. - Алматы, 2015. - № 1(33). - С. 132-140.
- 44 Земскова О.М., Щепотько М.М. Логистика в россии и за рубежом: сравнительный анализ // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: матер. междунар. науч.-практ. конф. - Новосибирск, 2015. - № 12(54). - С. 45-78.
- 45 Отечественные логистические компании во многом уступают зарубежным // Российская Бизнес-газета. – 2012 - № 848(19). – С. 48-52.
- 46 Основные критерии оценки эффективности логистики. Официальный сайт СТК «Kazlogistics». http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/lpi_index. 11.04.2015.
- 47 Абдрахманова А.Ж. Проблемы подготовки логистов в Казахстане и пути их решения // Евразийский экономический союз: стратегия и механизмы реализации: матер. междунар. науч.конф. – Актобе, 2015. - С. 106-108.
- 48 Динамика основных социально-экономических показателей. Официальный сайт Комитета по статистике МНЭ Республики Казахстан. <http://www.stat.gov.kz>. 21.05.2014.
- 49 Мастер-план «Стабилизация зернового рынка». - Астана, 2013.
- 50 Казахстан планирует снизить долю посевных площадей пшеницы к 2020 году: из выступления вице-министра сельского хозяйства Республики Казахстан Муслима Умирьяева на V Казахстанском зерновом форуме. – Астана, 2012.
- 51 Народное хозяйство Казахстана за 70 лет. Статистический сборник. - Алма-Ата: Казахстан, 1990. - 392 с.
- 52 Шамина А.Е. Социально-экономические проблемы устойчивого развития сельских территорий: монография. - Княгинино: НГИЭИ, 2011. - 256 с.
- 53 Abdrakhmanova A. Improvement of state regulation of graincrops market of Kazakhstan // Научная дискуссия: вопросы экономики и управления: сб. статей по матер. XLIII междунар. заочной научн.–практ.конф. – М.: Издательство «Интернаука», 2015. - №10(42). – С. 80-85.
- 54 Белозерцев А.Г. Зерновое хозяйство России (1965–1997). Историко-экономический очерк. - М.: Воениздат, 1998. - 224 с.
- 55 Алтухов А.И. Проблемы формирования и развития зернового рынка России. - М.: ГП УСЗ Минсельхозпрода России, 1998. - 298 с.
- 56 OECD-FAO Agricultural Outlook 2011-2020 // OECD Publishing and FAO. - 2011. - P. 197.
- 57 Wheat Flour: Agribusiness Handbook // Food and Agriculture Organization of the United Nations. - 2009. - P. 52.

58 World agriculture: towards 2015/2030 - An FAO perspective, Earthscan Publications Ltd and FAO. - London, 2003. - P. 432.

59 Аналитический обзор зернового рынка. - Астана: КазАгро, 2015. <http://www.kazagro.kz>. 16.07.14.

60 Почему РК продает на экспорт зерно и мясо, а не муку и колбасу. Официальный сайт Forbes Kazakhstan. http://forbes.kz/finances/markets/pochemu_rk_prodaet_na_eksport_zerno_i_myaso_a_ne_muku_i_kolbasu. 11.06.2016

61 World grain statistics. International grain council. - London, 2015. – 216 p.

62 Brett F. Carver. Wheat Science and Trade. Wiley- Blackwell. - 2009. - P. 569.

63 World Agricultural Outlook Board // World agricultural supply and demand estimates, WASDE-457. - USDA-ERS, FAS, 2008. – 40 p.

64 OECD-FAO Agricultural Outlook 2011–2020. OECD Publishing and FAO, 2011. - P. 197.

65 OECD-FAO Agricultural Outlook 2012–2021. OECD Publishing and FAO, 2012. - P. 286.

66 Порт Актау - морские ворота суверенного Казахстана. Официальный сайт порта Актау. <http://portaktau.kz/port-aktau/port-aktau-segodnya>. 11.03.2015.

67 «Ак Бидай-Терминал» АО. <http://aktau-man.all.biz/ak-bidaj-terminal-aо-е24750#.WCGnf9WLTIU>. 15.02.2014.

68 О Компании. Официальный сайт AktauMarineNorthTerminal. Режим доступа: <http://www.amnt.kz/#uslugi>. 27.11.2015.

69 На СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» прошло выездное заседание депутатов Мажилиса Парламента РК. Официальный сайт АО «НК «Казахстан Темир Жолы». <http://www.railways.kz/ru/node/10687>. 24.06.2015.

70 Петров М.Б., Турыгин О.М. Повышение эффективности транспортно-логистического обслуживания агропромышленного комплекса Свердловской области (на примере перевозки зерновых) // Экономика региона. - 2011. - № 4. - С.69.

71 Абдрахманова А.Ж., Смагулова Ш.А. Оценка АПК - субъекта экспортной деятельности в конкурентоспособности Казахстана // Вестник КазНУ. Экономическая серия. - Алматы, 2014. - № 6(106). - С. 30-38.

72 Рустамов Р.Ш. Оценка перспектив развития зерновой логистики в Украине // Транспортные системы и технологии перевозок. - 2014. - № 8. - С.127.

73 Бакуменко Л.С. Проблемы формирования инфраструктуры рынка зерна // Вестник ТГУ. - 2010. - №7. - С.58.

74 Информация о количестве лицензированных хлебоприемных предприятиях по состоянию на 2015 год. Материалы АО «НК «Продкорпорация». – Астана, 2015. – 46 с

75 Дуброва А.М., Мхитарян В.С., Трошин Л.И. Многомерные статистические методы: учебник. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 352 с.

76 Дуброва Т.А., Рахметова Р.У. Прикладные модели эконометрики / Монография. - Алматы: Экономика, 2011. – 324 с.

- 77 Расшифровка сертификации и комиссии экспедитора. Материалы АО «НК «Продкорпорация». – Астана, 2015. – 56 с
- 78 Алтухов А.И. Инфраструктурное обеспечение зернового рынка России: проблемы и пути решения // Журнал «Хранение и переработка зерна». – 2015. - № 12. – С. 48-52.
- 79 Аникина Б.А. Логистика: учебник. - М.: ИНФРА-М, 2004. - 368 с.
- 80 Алтухов А.И. Совершенствование территориально-отраслевого разделения труда в зерновом производстве // Экономика сельского хозяйства России. - 2011. - № 11. - С. 16-37.
- 81 Ильина И.В., Сидоренко О.В. Повышение эффективности функционирования зернового хозяйства в условиях кризиса // Экономический анализ: теория и практика. - 2011. - № 28. - С. 19-21.
- 82 Трофимов А.В., Татарников Е.В., Баранчугова И.Г., Ботенёв А.В. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности // Актуальные вопросы экономических наук. - 2012. - №25-1. - С.77-80.
- 83 Шишканова Е.Э. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности как инструмент экономической безопасности страны // Концепт. – 2015. – № 06. – С. 86-90.
- 84 Бегишев Т. Инструменты государственного регулирования внешнеэкономической деятельности РК // Вестник КазГУ. Серия экономическая. - Алматы, 1998. - №10. – С. 48-52.
- 85 Гордей К.Г. Логистические стратегии инновационного развития складской макроэкономической инфраструктуры: дис. ... канд.экон.наук: 08.00.05 / Санкт-Петербургский государственный экономический университет. - СПб., 2015. – 170 с.
- 86 Онлайн законы. <http://online.zakon.kz>. 07.08.2015.
- 87 Баскин А.И., Зенкова Г.В. Управление материальными потоками в современной России // Проблемы прогнозирования. - 2001. - №4. - С.88-97.
- 88 Афанасенко И.Д., Борисова В.В. Логистика в системе совокупного знания. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2013. – 396 с.
- 89 Борисова В.В., Гордей К.Г. Особенности трансформации логистических процессов в Республике Беларусь // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. - 2015. - № 5. - С. 30-36.
- 90 Akmaral Zh. Abdrakhmanova, Muhtar R. Kuvatov. Research of key factors of competitiveness in general economy and agricultural export of Kazakhstan // Actual Problems of Economics. - Kiev, 2015. - № 6(168). - P. 91-98.
- 91 Митько О.А. Организационно-экономические проблемы и перспективы развития транспортно-логистического процесса зернового рынка // Известия ВУЗов. Поволжский регион. Общественные науки. - 2015. - №2(34). - С.164.
- 92 Шамров К.Н., Смирнов В.В. Повышение конкурентоспособности регионального зернового бизнеса // Электронный научно-практический журнал «Региональное развитие». - 2015. - № 3(7). – С. 33-39.

93 Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. 6 апреля 2015 года, № 1030.

94 Послание Президента РК Н. Назарбаева народу Казахстана: «Казахстан в новой глобальной реальности: рост, реформы, развитие», Астана, 30 ноября 2015 года.

95 Материалы АО «НК «Продкорпорация». Официальный сайт АО «НК «Продкорпорация».

96 Абдрахманова А.Ж. Перспективы развития экспорта зерна в Республику Корея // Интеллектуальный потенциал XXI века: вклад молодых ученых в развитие аграрной науки: сб. матер. междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых. – Алматы, 2015. - С. 3-6.

97 Н.Назарбаев: Транспортные узлы - "точки роста" взаимодействия экономик РК и КНР. <http://today.kz/news/ekonomika/2016-09-05/725418-nazarbaev-transportnyie-uzlyi-tochki-rosta-vzaimodejstviya-ekonomik-rk-i-knr>. 07.10.2016.

98 Абдрахманова А.Ж., Мухамеджанов Н.М. Логистика в экспорте зерна в КНР: проблемы и пути решения // Казахстан-Спектр. 08.00.00-Экономические науки. - Астана, 2015. - №4(74). - С. 74-83.

99 Смагулова Ш.А., Абдрахманова А.Ж. Оценка и перспективы развития зернового рынка Казахстана // Проблемы агрорынка. - Алматы, 2014. - №2. - С. 53-59.

100 Арзуманян М.С. Экономические Условия Красноярского края, Определяющие тенденции развития производства зерна // Вестник КрасГАУ. - 2014. - №7. - С. 18.

101 Брыкин А.В. Инновационная логистика в системе формирования и реализации промышленной политики: автореф. ... докт.экон. наук: 08.00.05. – М.: ОАО «Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка», 2009. – 24 с.

102 Лазарев А.Д., Софьин Е.В. Логистическая концепция государственного регулирования // Вестник ВУиТ. - 2010. - №20. - С. 326.

103 Калентеев С.В., Кузменко Ю.Г. О проблемах терминологии современной логистики в РФ // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. - 2012. - №30. - С.158.

104 Республика Казахстан. Закон РК. О государственно-частном партнерстве: принят 31 октября 2015 года.

105 Республика Казахстан. Закон РК. О концессиях: принят 7 июля 2006 года.

106 Республика Казахстан. Закон РК. О проектном финансировании и секьюритизации: принят 20 февраля 2006 года.

107 Орынбекова Г.А., Алибаева М.М., Осадчая О.П. Инструменты государственно-частного партнёрства в транспортно-логистической сфере Казахстана / Публикации G-Global от 21 декабря 2015 г.

108 Поповян М. Г. Некоторые особенности государственно-частного партнерства при разработке и реализации логистических проектов // Пространство экономики. - 2009. - №4-2. - С.202-204.

109 Афанасьева И.И. Концептуальные основы формирования неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортоориентированного зернового производства // Вестник Пермского университета. Серия Экономика. – 2012. - Вып.1(12).– С. 80-87.

110 Кузнецова А.И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. - М.: Комкнига, 2006. - 456 с.

111 Магомедов А.М. Государственно-частное партнерство в основу развития логистической инфраструктуры региона // Современные проблемы науки и образования. - 2014. - №3. - С.397.

112 Грищенко В.П., Федотенков Д.Г. Логистические риски в развитии транспортно-логистического кластера приграничного региона // Экономика и предпринимательство. - 2015. - №3. - С. 456.

113 Гурова М.М. Развитие экспортного потенциала зернового рынка России: особенности государственного регулирования (на примере ростовской области): дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14. – Ростов-на-дону, 2012. – 177 с.

114 Смагулова Ш.А., Доскеева Г.Ж., Абдрахманова А.Ж. Вопросы государственного регулирования АПК РК // Устойчивое развитие и «Зеленая экономика» в Республике Казахстан: состояние и перспективы: сб. тр. междунар. науч. конф. молодых ученых под эгидой VIII Астанинского экономического форума. Часть I. Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева. – Астана, 2015. – С. 25-28.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А1 - Калькуляция услуг ХПП (усреднённые цены на логистические услуги за последние 5 лет)

Наименование и адрес поставщиков услуг по хранению зерна	Общая емкость, тыс. т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 т/месяц	Погрузка зерна 1 т в а/м транспорт	Погрузка 1 т зерна ж/д транспортом
1	2	3	4	5	6	7
ТОО "ХПП Арна", Буландынский р-н, г. Макинск	30,0	291	291	300	588	1000
ТОО "Азатский элеватор", Зерендинский район, ст.Азат	187,8	240	240	192	585	630
АО "Алтын Дэн", Есильский район, с.Ковыльная	143,2	50	50	200	226	400
ТОО "Алтын Дан 2030", Шортандинский район, ст.Кара-Адыр	74,6	297	297	271	648	648
ТОО "Атбасарские мельницы", г.Атбасар, ул.Перевалочная,1	121,8	230	230	274	720	720
ТОО "Жалтырский элеватор", Астраханский район, п.Жалтыр	120,0	242	242	300	100	1474
ТОО "Кенесары Астык", Щучинский район, с.Кенесары	65,0	295	852	324	556	852
ТОО "Кокшетау-Мельинвест", Щучинский район, г. Щучинск	77,1	385,02	700	299,99	385,02	734,34
ТОО "Нан-абройы", г. Атбасар	112,1	230	230	280	718	718
ТОО «Приишимье», Есильский район, ст.Приишимская	80,7	100,22	100,22	304,67	280,53	575,83
ТОО "Урожай" (Жаксынский р-н, с. Жаксы, ул. Советская,1)	200,0	126,67	126,67	312,06	423,48	799,73
ТОО "Тастак", Целиноградский район, ст.Тастак	25,2	250	500	220	300	500
ТОО "Элеватор "Жигер", Атбасарский район, ст.Адыр	84,6	188	428	232	1000	1532
ТОО "Элеватор "Красивое", Есильский район, с.Красивое	42,0	189,31	456,13	232	996	1538
ТОО "Астык қоймалары" "Хлебная база № 1", Аккольский район, г.Акколь, ул.Бегельдинова,58	192,8	211,34	640,94	241,45	240,59	640,94
ТОО "Элеватор "Цесна-Астык" (г. Астана, ул. Акжол 24/4)	48,0	195	195	296	415	373
ТОО "Астық қоймалары" "Хлебная база № 5"	74,9	201,94	657,01	298,23	245,86	657,01

Продолжение таблицы А1

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Актюбинский комбинат хлебопродуктов" (Хромтауский р-он, г. Хромтау, ул. Свердлова, 1А)	70,0	80	390	160	250	390
ТОО "Рамазан" Представительство № 2, Мартукский район, п.Мартук	59,2	320	512	272	320	512
ТОО "Ново-Альджанский мелькомбинат" 41 разъезд, д. 9	135,4	80	250	150	283,9	404,8
ТОО "Восток-Агропром", Шемонаихинский р-н, г.Шемонаиха, ул.Вокзальная, 115	43,0	320	320	390	320	370
ТОО "Защитинский элеватор", г.Усть-Каменогорск, ул.Элеваторная 2	46,9	231	510	168	226	440
ТОО "Усть-Каменогорский мукомольный комбинат", г.Усть-Каменогорск	45,0	231	515	168	226	441
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", г.Семипалатинск, ул.Чехова 63	16,0	340	340	180	400	400
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", Бородулихинский район, ст.Аул, ул.Первомайская, 38	19,2	340	340	180	400	400
ТОО "Элеватор", Зыряновский район, п.Зубовск, ул.Целинная, 16	52,0	208	208	236,71	116,8	233,6
ТОО "Астык коймалары" Хлебная база № 3", г. Тараз, ул.Байзак батыра, 272*	23,0	292,41	309,31	225,47	292,41	309,31
ТОО "Белес-Агро" (бывш. ТОО "Агротраст"), Зеленовский район, п.Белес	31,0	134,32	446	225	319	590
АО "Желаевский комбинат хлебопродуктов", г.Уральск, ст.Желаево	150,0	138	600	234	335	600
ТОО "Переметнинский элеватор", Зеленовский район, п.Переметное, ул.Элеваторная, 1	115,0	134	580	213	326,5	595
ТОО "Таскала-дән", Таскалинский район, п.Каменка, ул.Б.Момышулы 23	62,8	163	594	240	350	594
ТОО "Чингирлауское ХПП", Чингирлауский район, п.Чингирлау	79,0	250	600	270	480	600

Продолжение таблицы А1

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Ак Нура ХПП", Бухар Жырауский район, ст. Нуринская, ул.Весовая	28,8	379,83	680,2	371,25	400,54	680,33
ТОО "Осакаровка-Нан", Осакаровский район, п.Осакаровка	59,0	550	750	298	1000	1500
АО "Хлебопродукты", г. Жезказган	16,0	407,68	699,07	177	407,68	699,07
ТОО "Центрально- Казахстанский Элеватор", г.Караганда, ул.П.Резника 5	32,5	1000	1500	290	1000	1500
ТОО "Карагандинский мелькомбинат" (г. Караганда, р-н им. Казыбек би, ул. Резнига,5)	35,8	1000	1500	290	1000	1500
ТОО "Шокайский элеватор", Осакаровский район, ст.Шокай, ул.Озерная 1	19,2	270	654,46	295,55	430,12	654,46
ТОО "Аманкарагайский элеватор", Аулиекольский район, п.Аманкарагай, ул.Приэлеваторная, 33	255,5	197,46	675,72	211,67	250,43	675,72
АО "Джаркульский элеватор", Федоровский район, п.Федоровка, ул.М.Ауэзова, 1	142,6	270	900	250	440	1050
ТОО "Денисовское", Денисовский район, с.Денисовское	231,5	186,09	595,46	198,38	244,08	595,46
ТОО "Зааятский элеватор", Денисовский район, с.Зааятское	96,0	190	190	236,62	219,67	554,26
ТОО "Иволга", г. Костанай, ул.Досжанова, 157	436,3	200,22	665,95	200,35	200,21	665,96
ТОО "КазАгроТрейд", Житикаринский район, п.Пригородный	179,6	325,88	325,88	287,65	407,32	891,79
ТОО "Карагайлинский элеватор", Алтынсаринский район, с.Аулшогай	100,8	150,57	418,82	152,4	161,55	418,82
АО "Костанайский мелькомбинат", г.Костанай, ул.Наримановская, 136/1	57,0	225	578,3	200	258,06	578,3
ТОО "Койбагорский элеватор", Карасуский р-он, ст. Койбагор	110,0	131,56		154,73	131,56	325,2
ТОО "Озерное", Костанайский район, с.Озерное, ул.Пионерская, 4	37,0	255,64	255,64	257,85	418,72	556,06

Продолжение таблицы А1

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Пешковский КХП", Федоровский район, с.Пешковка	262,8	201,38	689,43	209,54	248,76	689,43
ТОО "Сарыкольский элеватор", Сарыкольский район, п.Сарыколь	405,8	192,7	690,64	201,33	239,23	690,64
ТОО "Станционный" Карабалыкский район, с.Приуральское	35,7	238	238	245	416	561
АО "Тобольский элеватор", Тарановский район, ст.Тобол, ул.Элеваторная 6	111,0	190	610	220	360	610
АО "Тогузакский элеватор",Карабалыкский район, ст.Тогузак, ул.Элеваторная,1	143,2	340	1050	270	480	1050
ТОО "Фурмановский элеватор", г. Аркалык, пос. Фурмановка	98,3	187	491,76	232	686	1520
ТОО "ХПП Алтын Дан", г. Костанай, пр. Абая, 2	24,0	500	500	287,65	1000	1500
ТОО "ХПП Перелески", Денисовский район, с.Перелески	28,2	212,12	563,13	233,89	290,12	563,13
ТОО «Челгашинский элеватор», Карасуский район, с.Челгаши	50,0	180,4	600	241,2	500,4	700
ТОО "Элеватор Торгай-07", Карасуский р-н, с. Челгаши.	44,5	175	175	280	840	1500
ТОО "Agrostock (Агросток)", Аулиекольский район, ст.Казанбасы	25,0	210	400	262	420	730
ТОО "GRANART", Карасуский район, ст.Жаныспай	71,7	150	450	180	450	690
ТОО "Raimbek-Grain & Co", г.Рудный, ул.Тимирязева	93,2	243	600	244	410	734
ТОО предприятие "Жолкудукский элеватор", г.Павлодар, п.Ленинский	65,0	250	448	264	250	506
ТОО "АТО Щербактинский элеватор", Щербактинский район, ст.Щербакты, ул.Орджоникидзе,126	48,5	240	420	259	320	320
ТОО "Айыртауский элеватор", Айыртауский район, с.Саумалколь	116,0	178,62	424,28	232	914,33	1525

Продолжение таблицы А1

1	2	3	4	5	6	7
ТОО «Аксуатский элеватор», Тимирязевский район, с.Аксуат	73,4	187,26	411	232	912	1527
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 1, р-он Г.Мусрепова, с. Новоишимское	42,0	170	650	250	450	700
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 2 (Тимирязевский р- н, с. Тимирязево, ул. Промышленная 1)	42,0	170	650	250	450	700
ТОО "Бескарагай", Тайыншинский район, с.Ильичевка	109,6	345	345	244	695	695
ТОО "Булаевский элеватор", район М. Жумабаева, г.Булаево, ул.Восточная, 4	160,0	190	190	216	600	700
ТОО "Достыкский элеватор", Айыртауский район, ст.Янко	102,5	220	900	218,4	455	1300
ТОО "Кайранколь-Астык", Жамбылский район, с.Кайранколь	87,8	185	185	220	600	760
ТОО "Кзылтуский мукомольный комбинат", Уалихановский район, с.Кишкенеколь	202,0	324,64	324,64	227,18	450,91	849,95
ТОО "Киялы-Астык", Аккайынский район, с.Киялы	93,4	200	200	250	760	600
ТОО "Смирновский элеватор", Аккаинский район, п.Смирново	93,0	210	600	221,21	600	760
ТОО "Талшик-Астык LTD", Акжарский район, с.Талшик	130,4	205	205	283	540	760
ТОО "Тимирязевский элеватор", Тимирязевский район, п.Тимирязево	158,1	190	480	280	840	920
ТОО "ХПК Петропавл-Астык", г.Петропаловск, ул.314-я Стрелковая дивизия, 5	78,2	195	195	245	500	650
ТОО "Элеватор "Тайыншы- 2006", Тайыншинский район, г.Тайынша	118,0	184,31	184,31	232	810,16	1531,89
ТОО "Элеватор "Целинный- 2006", район им.Г.Мусрепова, с.Новоселовка	86,0	182,49	900	232	926	1502
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 2", район им.Г.Мусрепова.	142,8	176,34	176,34	249,81	199,95	1071,83

Продолжение таблицы А1

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 4", Жамбылский район, ст.Бауманская	46,6	184,8	917,94	218,41	231,72	917,94
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 7", Акжарский район, п.Даут	81,2	222,39	222,39	305,79	299,25	1001,84

Таблица А2 – ХПП 1-го Кластера

Кластер 1	Общая емкость тыс.т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 тмесяц	Погрузка зерна 1 т в а/м трансп	Погрузка 1т зерна ж/д трансп
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 1", Аккольский район, г.Акколь, ул.Бегельдинова,58	192,8	211,34	640,94	241,45	240,59	640,94
ТОО "Аманкарагайский элеватор", Аулиекольский район, п.Аманкарагай, ул.Приэлеваторная, 33	255,5	197,46	675,72	211,67	250,43	675,72
ТОО "Денисовское", Денисовский район, с.Денисовское	231,5	186,09	595,46	198,38	244,08	595,46
ТОО "Иволга", г. Костанай, ул.Досжанова, 157	436,3	200,22	665,95	200,35	200,21	665,96
ТОО "Пешковский КХП", Федоровский район, с.Пешковка	262,8	201,38	689,43	209,54	248,76	689,43
ТОО "Сарыкольский элеватор", Сарыкольский район, п.Сарыколь	405,8	192,7	690,64	201,33	239,23	690,64
ИТОГО	1 784,6	1 189,2	3 958,1	1 262,7	1 423,3	3 958,2

Таблица А3 – ХПП 2-го Кластера

Кластер 2	Общая емкость тыс.т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 т/месяц	Погрузка зерна 1 т в а/м транспорт	Погрузка 1 т зерна ж/д транспорт
1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Кенесары Астык", Щучинский район, с.Кенесары	65,0	295	852	324	556	852
ТОО "Кокшетау-Мельинвест", Щучинский район, г. Щучинск	77,1	385,02	700	299,99	385,02	734,34
ТОО "Астық қоймалары" "Хлебная база № 5", Жаркаинский район, ст.Кенская	74,9	201,94	657,01	298,23	245,86	657,01
ТОО "Рамазан" Представительство № 2, Мартукский район, п.Мартук	59,2	320	512	272	320	512
АО "Желаевский комбинат хлебопродуктов", г.Уральск, ст.Желаево	150,0	138	600	234	335	600
ТОО "Тасқала-дән", Таскалинский район, п.Каменка, ул.Б.Момышулы 23	62,8	163	594	240	350	594
ТОО "Чингирлауское ХПП", Чингирлауский район, п.Чингирлау	79,0	250	600	270	480	600
ТОО "Ак Нура ХПП", Бухар Жырауский район, ст. Нуринская, ул.Весовая	28,8	379,83	680,2	371,25	400,54	680,33
ТОО "Шокайский элеватор", Осакаровский район, ст.Шокай, ул.Озерная 1	19,2	270	654,46	295,55	430,12	654,46
АО "Джаркульский элеватор", Федоровский район, п.Федоровка, ул.М.Ауэзова, 1	142,6	270	900	250	440	1050
АО "Тогузакский элеватор", Карабалыкский район, ст.Тогузак, ул.Элеваторная, 1	143,2	340	1050	270	480	1050
ТОО «Челгашинский элеватор», Карасуский район, с.Челгаши	50,0	180,4	600	241,2	500,4	700
ТОО "Agrostock (Агросток)", Аулиекольский район, ст.Казанбасы	25,0	210	400	262	420	730

Продолжение таблицы А3

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Raimbek-Grain & Co", г.Рудный, ул.Тимирязева	93,2	243	600	244	410	734
ТОО предприятие "Жолкудукский элеватор", г.Павлодар, п.Ленинский	65,0	250	448	264	250	506
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 1, р-он Г. Мусрепова, с. Новоишимское	42,0	170	650	250	450	700
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 2 (Тимирязевский р-н, с. Тимирязево, ул. Промышленная 1)	42,0	170	650	250	450	700
ТОО "Достыкский элеватор", Айыртауский район, ст.Янко	102,5	220	900	218,4	455	1300
ТОО "Смирновский элеватор", Аккаинский район, п.Смирново	93,0	210	600	221,21	600	760
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 4", Жамбылский район, ст.Бауманская	46,6	184,8	917,94	218,41	231,72	917,94
ИТОГО	1 461,1	4 851,0	13 565,6	5 294,2	8 189,7	15 032,1

Таблица 4 – ХПП 3-го Кластера

Кластер 3	Общая емкость, тыс.т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 т/месяц	Погрузка зерна 1 т в а/м транспорт	Погрузка 1т зерна в ж/д транспорт
1	2	3	4	5	6	7
ТОО "ХПП Арна", Буландынский р-н, г. Макинск	30,0	291	291	300	588	1000
ТОО "Азатский элеватор", Зерендинский район, ст.Азат	187,8	240	240	192	585	630
АО "Алтын Дэн", Есильский район, с.Ковыльная	143,2	50	50	200	226	400
ТОО "Атбасарские мельницы", г.Атбасар, ул.Перевалочная,1	121,8	230	230	274	720	720
ТОО "Жалтырский элеватор", Астраханский район, п.Жалтыр	120,0	242	242	300	100	1474
ТОО "Нан-абройы", г. Атбасар	112,1	230	230	280	718	718
ТОО «Приишимье», Есильский район, ст.Приишимская	80,7	100,22	100,22	304,67	280,53	575,83

Продолжение таблицы 4

1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Урожай" (Жаксынський р-н, с. Жаксы, ул. Советская,1)	200,0	126,67	126,67	312,06	423,48	799,73
ТОО "Элеватор "Цесна-Астык" (г. Астана, ул. Акжол 24/4)	48,0	195	195	296	415	373
ТОО "Восток-Агропром", Шемонаихинский р-н, г.Шемонаиха, ул.Вокзальная, 115	43,0	320	320	390	320	370
ТОО "КазАгроТрейд", Житикаринский район, п.Пригородный	179,6	325,88	325,88	287,65	407,32	891,79
ТОО "Озерное", Костанайский район, с.Озерное, ул.Пионерская, 4	37,0	255,64	255,64	257,85	418,72	556,06
ТОО "Станционный" Карабалыкский район, с.Приуральское	35,7	238	238	245	416	561
ТОО "Бескарагай", Тайыншинский район, с.Ильичевка	109,6	345	345	244	695	695
ТОО "Булаевский элеватор", район М. Жумабаева, г.Булаево, ул.Восточная, 4	160,0	190	190	216	600	700
ТОО "Кайранколь-Астык", Жамбылский район, с.Кайранколь	87,8	185	185	220	600	760
ТОО "Кзылтуский мукомольный комбинат", Уалихановский район, с.Кишкенеколь	202,0	324,64	324,64	227,18	450,91	849,95
ТОО "Киялы-Астык", Аккайынский район, с.Киялы	93,4	200	200	250	760	600
ТОО "Талшик-Астык LTD", Акжарский район, с.Талшик	130,4	205	205	283	540	760
ТОО "Тимирязевский элеватор", Тимирязевский район, п.Тимирязево	158,1	190	480	280	840	920
ТОО "ХПК Петропавл-Астык", г.Петропаловск, ул.314-я Стрелковая дивизия, 5	78,2	195	195	245	500	650
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 2", район им.Г.Мусрепова, пос.Новошимский	142,8	176,34	176,34	249,81	199,95	1071,83
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 7", Акжарский район, п.Даут	81,2	222,39	222,39	305,79	299,25	1001,84

Таблица 5 – ХПП 4-го Кластера

Кластер 4	Общая емкость, тыс.т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 т/месяц	Погрузка зерна 1 т в а/м транспорт	Погрузка 1т зерна в ж/д транспорт
ТОО "Элеватор "Жигер", Атбасарский район, ст.Адыр	84,6	188	428	232	1000	1532
ТОО "Элеватор "Красивое", Есильский район, с.Красивое	42,0	189,31	456,13	232	996	1538
ТОО "Осакаровка-Нан", Осакаровский район, п.Осакаровка	59,0	550	750	298	1000	1500
ТОО "Фурмановский элеватор", г. Аркалык, пос. Фурмановка	98,3	187	491,76	232	686	1520
ТОО "ХПП Алтын Дан", г. Костанай, пр. Абая, 2	24,0	500	500	287,65	1000	1500
ТОО "Элеватор Торгай-07", Карасуский р-н, с. Челгаши.	44,5	175	175	280	840	1500
ТОО "Айыртауский элеватор", Айыртауский район, с.Саумалколь	116,0	178,62	424,28	232	914,33	1525
ТОО «Аксуатский элеватор», Тимирязевский район, с.Аксуат	73,4	187,26	411	232	912	1527
ТОО "Элеватор "Тайыншы-2006", Тайыншинский район, г.Тайынша	118,0	184,31	184,31	232	810,16	1531,89
ТОО "Элеватор "Целинный- 2006", район им.Г.Мусрепова, с.Новоселовка	86,0	182,49	900	232	926	1502

Таблица 6 – ХПП 5-го Кластера

Кластер 5	Общая емкость, тыс.т	Приемка 1 т зерна а/м	Приемка 1 т зерна ж/д	Хранение 1 т/месяц	Погрузка зерна 1 т в а/м транспорт	Погрузка 1т зерна в ж/д транспорт
2	3	4	5	6	7	8
АО "Алтын Дэн", Есильский район, с.Ковыльная	143,2	50	50	200	226	400
ТОО "Тастак", Целиноградский район, ст.Тастак	25,2	250	500	220	300	500
ТОО "Актюбинский комбинат хлебопродуктов" (Хромтауский р-он, г. Хромтау, ул. Свердлова, 1А)	70,0	80	390	160	250	390

Продолжение таблицы 6

2	3	4	5	6	7	8
ТОО "Ново-Альджанский мелькомбинат" 41 разъезд, д. 9	135,4	80	250	150	283,9	404,8
ТОО "Защитинский элеватор", г.Усть-Каменогорск, ул.Элеваторная 2	46,9	231	510	168	226	440
ТОО "Усть-Каменогорский мукомольный комбинат", г.Усть-Каменогорск	45,0	231	515	168	226	441
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", г.Семипалатинск, ул.Чехова 63	16,0	340	340	180	400	400
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", Бородулихинский район, ст.Аул, ул.Первомайская, 38	19,2	340	340	180	400	400
ТОО "Элеватор",Зыряновский район,п.Зубовск, ул.Целинная,16	52,0	208	208	236,71	116,8	233,6
ТОО "Астык коймалары" Хлебная база № 3", г. Тараз, ул.Байзак батыра, 272*	23,0	292,41	309,31	225,47	292,41	309,31
ТОО "Белес-Агро" (бывш. ТОО "Агротраст"), Зеленовский район, п.Белес	31,0	134,32	446	225	319	590
ТОО "Переметнинский элеватор", Зеленовский район, п.Переметное, ул.Элеваторная,1	115,0	134	580	213	326,5	595
АО "Хлебопродукты", г. Жезказган	16,0	407,68	699,07	177	407,68	699,07
ТОО "Зааятский элеватор", Денисовский район, с.Зааятское	96,0	190	190	236,62	219,67	554,26
ТОО "Карагайлинский элеватор", Алтынсаринский район, с.Аулшогай	100,8	150,57	418,82	152,4	161,55	418,82
АО "Костанайский мелькомбинат", г.Костанай, ул.Наримановская, 136/1	57,0	225	578,3	200	258,06	578,3
АО "Тобольский элеватор", Тарановский район, ст.Тобол, ул.Элеваторная 6	111,0	190	610	220	360	610
ТОО "ХПШ Перелески", Денисовский район, с.Перелески	28,2	212,12	563,13	233,89	290,12	563,13

Продолжение таблицы 6

2	3	4	5	6	7	8
ТОО "GRANART", Карасуский район, ст.Жаныспай	71,7	150	450	180	450	690
ТОО "АТО Щербактинский элеватор", Щербактинский район, ст.Щербакты, ул.Орджоникидзе,126	48,5	240	420	259	320	320
ИТОГО	1 251,1	4 136,1	8 367,6	3 985,1	5 833,7	9 537,3

Таблица 7 – ХПП 6-го Кластера

Кластер 6	Общая емкость тыс.т	приемка 1 тн зерна а/м	приемка 1 тн зерна ж/д	хранение 1 тн/месяц	погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	погрузка 1тн зерна ж/д трансп
ТОО "Центрально- Казахстанский Элеватор", г.Караганда, ул.П.Резника 5	32,5	1000	1500	290	1000	1500
ТОО "Карагандинский мелькомбинат" (г. Караганда, р-н им. Казыбек би, ул. Резнига,5)	35,8	1000	1500	290	1000	1500
ИТОГО	68,3	2 000,0	3 000,0	580,0	2 000,0	3 000,0

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Результаты расчетов по многомерному статистическому анализу

Analysis of Variance (zerno2016 - копия.sta)						
Variable	Between SS	df	Within SS	df	F	signif. p
Общая емкость тыс.т	49,84011	5	31,12969	75	24,01571	0,000000
приемка 1 тн зерна а/м	55,36568	5	25,01810	75	33,19538	0,000000
приемка 1 тн зерна ж/д	58,57719	5	21,42281	75	41,01505	0,000000
хранение 1 тн/месяц	34,77621	5	42,56393	75	12,25552	0,000000
погрузка зерна 1 тн в а/м трансп	59,02220	5	20,09361	75	44,06043	0,000000
погрузка 1тн зерна ж/д трансп	62,22475	5	17,19589	75	54,27875	0,000000

Euclidean Distances between Clusters (zerno2016 - копия.sta)						
Cluster Number	Distances below diagonal					
	No. 1	No. 2	No. 3	No. 4	No. 5	No. 6
No. 1	0,000000	1,761287	1,876660	3,780444	1,754227	11,49296
No. 2	1,327135	0,000000	0,481224	1,527529	0,618769	7,70347
No. 3	1,369913	0,693703	0,000000	1,368946	0,739170	9,64480
No. 4	1,944337	1,235933	1,170020	0,000000	2,603905	6,88201
No. 5	1,324472	0,786619	0,859750	1,613662	0,000000	10,80818
No. 6	3,390127	2,775512	3,105607	2,623358	3,287579	0,00000

Members of Cluster Number 1 (zerno2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 6 cases	
	Distance
ТОО "Асты? ?оймалары" "Хлебная база № 1", Аккольский район, г.Акколь, ул.Бегельдинова,	0,621475
ТОО "Аманкарагайский элеватор", Аулиекольский район, п.Аманкарагай, ул.Призлеваторная, 33	0,226733
ТОО "Денисовское", Денисовский район, с.Денисовское	0,387215
ТОО "Иволга", г. Костанай, ул.Досжанова, 157	0,747535
ТОО "Пешковский КХП", Федоровский район, с.Пешковка	0,194168
ТОО "Сарыкольский элеватор", Сарыкольский район, п.Сарыколь	0,585815

Members of Cluster Number 2 (zerno2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 20 cases	
	Distance
ТОО "Кенесары Астык", Щучинский район, с.Кенесары	0,654632
ТОО "Кокшетау-Мельинвест", Щучинский район, г. Щучинск	0,505695
ТОО "Асты? ?оймалары" "Хлебная база № 5", Жаркаинский район, ст.Кенская	0,429539
ТОО "Рамазан" Представительство № 2, Мартукский район, п.Мартук	0,458432
АО "Желаевский комбинат хлебопродуктов", г.Уральск, ст.Желаево	0,617917
ТОО "Тас?ала-д?н", Таскалинский район, п.Каменка, ул.Б.Момышулы 23	0,393197
ТОО "Чингирлауское ХПП", Чингирлауский район, п.Чингирлау	0,243330
ТОО "Ак Нура ХПП", Бухар Жырауский район, ст. Нуринская, ул.Весовая	1,034059
ТОО "Шокайский элеватор", Осакаровский район, ст.Шокай, ул.Озерная 1	0,417555
АО "Джаркульский элеватор", Федоровский район, п.Федоровка, ул.М.Ауэзова, 1	0,616795
АО "Тогузакский элеватор", Карабалыкский район, ст.Тогузак, ул.Элеваторная,1	0,802835
ТОО «Челгашинский элеватор», Карасуский район, с.Челгаши	0,356132
ТОО "Agrostock (Агросток)", Аулиекольский район, ст.Казанбасы	0,496434
ТОО "Raimbek-Grain & Co", г.Рудный, ул.Тимирязева	0,240792
ТОО предприятие "Жолкудукский элеватор", г.Павлодар, п.Ленинский	0,514268
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 1, р-он Г. Мусрепова, с. Новошимское	0,307115
ТОО "Атамекен-Астык" участок № 2 (Тимирязевский р-н, с. Тимирязево, ул. Промышленная 1)	0,307115
ТОО "Достыкский элеватор", Айыртауский район, ст.Янко	0,822084
ТОО "Смирновский элеватор", Аккаинский район, п.Смирново	0,526787
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 4", Жамбылский район, ст.Бауманская	0,676167

		Members of Cluster Number 4 (zemo2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 10 cases		
		Distance		
ТОО "Элеватор "Жигер", Атбасарский район, ст.Адыр		0,290777		
ТОО "Элеватор "Красивое", Есильский район, с.Красивое		0,324152		
ТОО "Осакаровка-Нан", Осакаровский район, п.Осакаровка		1,035974		
ТОО "Фурмановский элеватор", г. Аркалык, пос. Фурмановка		0,457374		
ТОО "ХПП Алтын Дан", г. Костанай, пр. Абая, 2		0,830019		
ТОО "Элеватор Торгай-07", Карасуский р-н, с. Челгаши.		0,594597		
ТОО "Айыртауский элеватор", Айыртауский район, с.Саумалколь		0,343258		
ТОО «Аксуатский элеватор», Тимирязевский район, с.Аксуат		0,251070		
ТОО "Элеватор "Тайыншы-2006", Тайыншинский район, г.Тайынша		0,566852		
ТОО "Элеватор "Целинный-2006", район им.Г.Мусрепова, с.Новоселовка		0,685120		

		Members of Cluster Number 3 (zemo2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 23 cases		
		Distance		
ТОО "ХПП Арна", Буландынский р-н, г. Макинск		0,609019		
ТОО "Азатский элеватор", Зерендинский район, ст.Азат		0,828261		
ТОО "Алтын Дан 2030", Шортандинский район, ст.Кара-Адыр		0,383806		
ТОО "Атбасарские мельницы", г.Атбасар, ул.Перевалочная,1		0,374325		
ТОО "Жалтырский элеватор", Астраханский район, п.Жалтыр		1,074500		
ТОО "Нан-абройы", г. Атбасар		0,373081		
ТОО «Приишимье», Есильский район, ст.Приишимская		0,680702		
ТОО "Урожай" (Жаксынский р-н, с. Жаксы, ул. Советская,1)		0,705174		
ТОО "Элеватор "Цесна-Астык" (г. Астана, ул. Ақжол 24/4)		0,607199		
ТОО "Восток-Агропром", Шемонаихинский р-н, г.Шемонаиха, ул.Вокзальная, 115		1,243256		
ТОО "КазАгроТрейд", Житикаринский район, п.Пригородный		0,541848		
ТОО "Озерное",Костанайский район, с.Озерное, ул.Пионерская, 4		0,482560		
ТОО "Станционный" Карабалыкский район, с.Приуральское		0,520301		
ТОО "Бескарагай", Тайыншинский район, с.Ильичевка		0,534990		
ТОО "Булаевский элеватор", район М. Жумабаева, г.Булаево, ул.Восточная, 4		0,593453		
ТОО "Кайранколь-Астык", Жамбылский район, с.Кайранколь		0,511329		
ТОО "Кзылтуский мукомольный комбинат", Уалихановский район, с.Кишкенеколь		0,699458		
ТОО "Киялы-Астык", Аккайынский район, с.Киялы		0,517228		
ТОО "Талшик-Астык LTD", Акжарский район, с.Талшик		0,191910		
ТОО "Тимирязевский элеватор", Тимирязевский район, п.Тимирязево		0,750729		
ТОО "ХПК Петропавл-Астык", г.Петропавловск, ул.314-я Стрелковая дивизия, 5		0,327423		
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 2", район им.Г.Мусрепова, пос.Новошымский		0,690143		
ТОО "Астык коймалары" "Хлебная база № 7", Акжарский район, п.Даут		0,552768		

		Members of Cluster Number 5 (zemo2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 20 cases		
		Distance		
АО "Алтын Дан", Есильский район, с.Ковыльная		0,833739		
ТОО "Тастак", Целиноградский район, ст.Тастак		0,319897		
ТОО "Актюбинский комбинат хлебопродуктов" (Хромтауский р-он, г. Хромтау, ул. Свердлова, 1А)		0,509249		
ТОО "Ново-Альджанский мелькомбинат" 41 разъезд, д. 9		0,727219		
ТОО "Защитинский элеватор", г.Усть-Каменогорск, ул.Элеваторная 2		0,343220		
ТОО "Усть-Каменогорский мукомольный комбинат", г.Усть-Каменогорск		0,348687		
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", г.Семипалатинск, ул.Чехова 63		0,530122		
ТОО "Хлебоприемное предприятие "Шыгыс-Астык", Бородулихинский район, ст.Аул, ул.Первомайская, 38		0,522362		
ТОО "Элеватор", Зырянский район, п.Зубовск, ул.Целинная, 16		0,604340		
ТОО "Астык коймалары" Хлебная база № 3", г. Тараз, ул.Байзақ батыра, 272*		0,462999		
ТОО "Белес-Агро" (бывш. ТОО "Агротраст"), Зеленовский район, п.Белес		0,372685		
ТОО "Переметинский элеватор", Зеленовский район, п.Переметное, ул.Элеваторная,1		0,460334		
АО "Хлебопродукты", г. Жезказган		0,827749		
ТОО "Зааятский элеватор", Денисовский район, с.Зааятское		0,526228		
ТОО "Карагайлинский элеватор", Алтынсаринский район, с.Аулшогай		0,532765		
АО "Костанайский мелькомбинат", г.Костанай, ул.Наримановская, 136/1		0,275395		
АО "Тобольский элеватор", Тарановский район, ст.Тобол, ул.Элеваторная 6		0,466274		
ТОО "ХПП Перелески", Денисовский район, с.Перелески		0,424478		
ТОО "GRANART", Карасуский район, ст.Жаныспай		0,428175		
ТОО "АТО Щербактинский элеватор", Щербактинский район, ст.Щербакты, ул.Орджоникидзе,126		0,563353		

		Members of Cluster Number 6 (zero2016 - копия.sta) and Distances from Respective Cluster Center Cluster contains 2 cases			
		Distance			
e	ТОО "Центрально-Казахстанский Элеватор", г.Караганда, ул.П.Резника 5	0,008791			
.s	ТОО "Карагандинский мелькомбинат" (г. Караганда, р-н им. Казыбек би, ул. Резника,5)	0,008791			

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В1 – Экспорт зерновых культур за 2011-2014 гг. в разрезе стран

Страны	2011 год, пшеница и меслин			2012 год, пшеница и меслин			2013 год, пшеница и меслин			2014 год, пшеница и меслин		
	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$
Азербайджан	556,4	195,4	108,7	1 053,2	209,7	220,9	927,5	267,6	248,2	439,5	234,1	102,9
Кыргызстан	269,5	223,8	60,3	444,6	210,1	93,4	336,8	231,0	77,8	461,1	215,8	99,5
Россия	121,6	233,4	28,4	493,0	185,8	91,6	990,7	254,9	252,5	287,4	232,4	66,8
Таджикистан	452,6	211,5	95,7	750,9	210,8	158,3	651,7	246,0	160,3	744,8	240,5	179,1
Узбекистан	487,5	164,4	80,2	614,3	149,8	92,0	737,4	161,8	119,3	953,5	161,6	154,1
Афганистан	82,8	205,4	17,0	54,9	216,8	11,9	33,3	207,2	6,9	36,5	221,9	8,1
Германия	8,1	276,7	2,2	74,9	220,3	16,5	25,0	216,0	5,4	66,3	250,4	16,6
Грузия	233,6	212,0	49,5	445,4	227,9	101,5	171,0	267,3	45,7	29,5	271,2	8,0
Иран	40,2	177,4	7,1	693,5	243,5	168,9	615,5	268,6	165,3	696,6	261,3	182,0
Италия	19,0	328,9	6,3	63,1	304,3	19,2				21,7	373,3	8,1
Китай	13,5	213,6	2,9	199,4	214,1	42,7	124,1	274,8	34,1	214,0	271,5	58,1
Латвия	15,0	234,6	3,5	15,0	260,0	3,9	2,8	357,1	1,0	1,1	363,6	0,4
ОАЭ	69,0	267,1	18,4	310,0	221,0	68,5				13,2	242,4	3,2
Польша	2,6	315,0	0,8	11,0	318,2	3,5	5,5	381,8	2,1	15,7	369,4	5,8
Турция	190,2	255,4	48,6	985,0	214,1	210,9	191,6	281,8	54,0	67,2	290,2	19,5
Швеция	34,4	286,9	9,9	86,9	237,1	20,6	83,8	301,9	25,3	58,2	314,4	18,3
Финляндия	1,4	350,5	0,5							0,3	386,7	0,1
Бельгия										0,2	540,0	0,1
Судан				346,0	235,8	81,6				54,6	265,6	14,5
Норвегия				1,4	214,3	0,3				6,0	266,7	1,6

Таблица В2 – Страны 1-го кластера

Страны	2011 год, пшеница и меслин			2012 год, пшеница и меслин			2013 год, пшеница и меслин			2014 год, пшеница и меслин		
	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$
Россия	121,6	233,4	28,4	493,0	185,8	91,6	990,7	254,9	252,5	287,4	232,4	66,8
Афганистан	82,8	205,4	17,0	54,9	216,8	11,9	33,3	207,2	6,9	36,5	221,9	8,1
Германия	8,1	276,7	2,2	74,9	220,3	16,5	25,0	216,0	5,4	66,3	250,4	16,6
Грузия	233,6	212,0	49,5	445,4	227,9	101,5	171,0	267,3	45,7	29,5	271,2	8,0
Китай	13,5	213,6	2,9	199,4	214,1	42,7	124,1	274,8	34,1	214,0	271,5	58,1
ОАЭ	69,0	267,1	18,4	310,0	221,0	68,5				13,2	242,4	3,2
Турция	190,2	255,4	48,6	985,0	214,1	210,9	191,6	281,8	54,0	67,2	290,2	19,5
Швеция	34,4	286,9	9,9	86,9	237,1	20,6	83,8	301,9	25,3	58,2	314,4	18,3
Судан				346,0	235,8	81,6				54,6	265,6	14,5
Норвегия				1,4	214,3	0,3				6,0	266,7	1,6

Таблица В3 – Страны 2-го кластера

Страны	2011 год, пшеница и меслин			2012 год, пшеница и меслин			2013 год, пшеница и меслин			2014 год, пшеница и меслин		
	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$
Азербайджан	556,4	195,4	108,7	1 053,2	209,7	220,9	927,5	267,6	248,2	439,5	234,1	102,9
Кыргызстан	269,5	223,8	60,3	444,6	210,1	93,4	336,8	231,0	77,8	461,1	215,8	99,5
Таджикистан	452,6	211,5	95,7	750,9	210,8	158,3	651,7	246,0	160,3	744,8	240,5	179,1
Узбекистан	487,5	164,4	80,2	614,3	149,8	92,0	737,4	161,8	119,3	953,5	161,6	154,1
Иран	40,2	177,4	7,1	693,5	243,5	168,9	615,5	268,6	165,3	696,6	261,3	182,0

Таблица В4 – Страны 3-го кластера

Страны	2011 год, пшеница и меслин			2012 год, пшеница и меслин			2013 год, пшеница и меслин			2014 год, пшеница и меслин		
	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$	тыс. тонн	цена, \$/т	стоим. млн. \$
Италия	19,0	328,9	6,3	63,1	304,3	19,2				21,7	373,3	8,1
Латвия	15,0	234,6	3,5	15,0	260,0	3,9	2,8	357,1	1,0	1,1	363,6	0,4
Польша	2,6	315,0	0,8	11,0	318,2	3,5	5,5	381,8	2,1	15,7	369,4	5,8
Финляндия	1,4	350,5	0,5							0,3	386,7	0,1
Бельгия										0,2	540,0	0,1

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Акт о внедрении результатов научного исследования



ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ КОНТРАКТНАЯ КОРПОРАЦИЯ
АЗЫҚ-ТҮЛІК КЕЛІСІМ ШАРТ КОРПОРАЦИЯСЫ
FOOD CONTRACT CORPORATION

Қазақстан Республикасы, 010000, Астана қаласы,
Мәскеу көшесі, 29/3. Тел.: 59-12-21, Факс: 31-73-66
E-mail: mail@fcc.kz

Республика Казахстан, 010000, г. Астана,
ул. Московская, 29/3. Тел.: 59-12-21, Факс: 31-73-66
E-mail: mail@fcc.kz

№ _____
на № _____ от _____

АКТ

О внедрении результатов научного исследования по теме: «Государственное регулирование системы логистики в сфере экспорта зерна в Казахстане»

Научные результаты, полученные в диссертационной работе докторанта PhD Абдрахмановой Акмарал Жаркимбековны были внедрены в деятельности АО «НК Продкорпорация». В частности, в деятельности Коммерческого департамента АО «НК Продкорпорация» были использованы разработанные докторантом предложения по новым маршрутам экспорта зерна, а также некоторые другие предложения по усовершенствованию зерновой логистики.

Разработанная методика по прогнозированию развития экспортного потенциала страны используется в стратегии дальнейшего расширения экспортных поставок АО «НК Продкорпорация», применяется в тактическом планировании в Коммерческом департаменте.

Директор Коммерческого Департамента
АО «НК «Продкорпорация»

Мухамеджанов Н.М.

05923