N E W S
OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
SERIES OF AGRICULTURAL SCIENCES
ISSN 2224-526X
Volume 6, Number 36 (2016), 192 – 198

Y. A. Khan[1], T. A. Taipov[2], A. B. Bekbosynova[3]

[1]Kazakh Research Institute for Economics of Agro-Industrial Complex and Rural Territories Development, Astana, Kazakhstan,
[2]Akmaty Technological University, Almaty, Kazakhstan,
[3]Kazakh National Agrarian University, Almaty, Kazakhstan

TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF GRAIN EXPORT IN KAZAKHSTAN AND WAYS OF RISK REDUCTION

Abstract. This paper includes the attempt to find ways and mechanism of improving transport logistics and risk reduction. Risk assessment based on research of potential minimization of possible transaction costs is the most appropriate in risk identification. Reduction of risks which arise in logistics system, is based on a number of organizational and economic measures, purposefully and proactively reducing risk probability; insurance of transportation processes, warehousing, grain shipment handling. The results enhance objective assessment and classification of transport and logistics risks in developing countries that are subjected to sharp fluctuations related to economic instability. Ways to overcome negative factors have been proposed: the need of establishing qualitatively new and modern transport infrastructure and implementation of risk management system; the need of considering interactions with changing external environment.

Keywords: agricultural sector, transport and logistics system, grain export, world markets, infrastructure, procurement and market prices, cost of agricultural producers, risks.

УДК 338.49:656.1:633(574)

Ю. А. Хан[1], Т. А. Таипов[2], А. Б. Бекбосынова[3]

[1]Казахский НИИ экономики АПК и развития сельских территорий, Астана, Казахстан,
[2]Алматинский технологический университет, Алматы, Казахстан,
[3]Казахский национальный аграрный университет, Алматы, Казахстан

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЗЕРНА В КАЗАХСТАНЕ И ПУТИ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ

Аннотация. Сделана попытка поиска путей и механизма совершенствования транспортной логистики и снижения рисков. Оценка рисков на основе исследования минимизации возможных потенциальных трансакционных затрат является наиболее приемлемой при идентификации рисков. Минимизация рисков, возникающих в логистической системе, основывается на ряде организационно-экономических мероприятий, целенаправленно и превентивно уменьшающих вероятность возникновения рисков; страхование процессов транспортировки, складирования, грузопереработки зерна. Полученные результаты позволяют объективно оценить и классифицировать транспортно-логистические риски в развивающихся странах, подверженных резким колебаниям, связанным с экономической нестабильностью. Предложены пути по преодолению негативных факторов: необходимость построения качественно новой и современной транспортной инфраструктуры и внедрения системы управления рисками; необходимость учёта взаимодействия с изменяющейся внешней средой.

Ключевые слова: аграрный сектор, транспортно-логистическая система, экспорт зерна, мировые рынки, инфраструктура, закупочные и рыночные цены, себестоимость сельскохозяйственный товаропроизводитель, риски.

Одним из основных факторов развития рынка продуктов питания и продовольствия является рост потребления продуктов питания в мире. В этих условиях рост производства зерна выдвигает Казахстан в число потенциальных лидеров на мировом рынке, растет его влияние на продовольственную ситуацию. Удаленность от мировых рынков и отсутствие прямого доступа к морским портам определяет особое положение казахстанского экспорта зерна. Позиции казахстанских экспортеров зерна нестабильны и подвержены значительным колебаниям в зависимости от ценовой ситуации и конъюнктуры мирового рынка, где ограничивающим, сдерживающим фактором является неразвитость экспортной производственной и логистической инфраструктуры. Инфраструктурные ограничения и транспортно-логистические затраты, отсутствие гарантий по срокам поставки сдерживают реализацию экспортного зернового потенциала страны. В себестоимости зерна, поставляемого на внутренний рынок и на экспорт, доля инфраструктурных затрат составляет от 30 до 70%, что приводит к снижению закупочных и рыночных цен для сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Мировой опыт показывает, что применение методов логистики позволяет снизить уровень запасов на 30-50%, сократить время движения продукции на 25-45% и в итоге, минимизировать трансакционные затраты.

Развитие логистической инфраструктуры зернового рынка должно быть направлено на создание благоприятных условий для сохранности зерна и его качественных параметров, сокращение издержек при транспортировке и сбыте продукции, снижении системных рисков на каждом этапе товародвижения.

Рост железнодорожного тарифа приводит к увеличению себестоимости производства зерна, затрат на хранение, перевозку. В сложившейся ситуации требуется создание сети зерновых терминалов на перспективных направлениях казахстанского экспорта, их эффективное функционирование и увязка их с развитием собственной транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе морского судоходства.

Предложение поставок зерна с доставкой до морских портов покупателю будет более привлекательным для импортеров зерна и окажет стимулирующее воздействие на экспорт зерна. В настоящее время назрела необходимость диверсификации экспорта зерна по различным направлениям с доставкой конечным потребителям автомобильным, железнодорожным либо морским (речным) транспортом, развитием логистической инфраструктуры как на границе Казахстана, так и в местах перевалки грузов для потенциальных покупателей зерна (зарубежные порты в Черноморско-Азовском бассейне, на Балтийском море).

Несовершенство существующей транспортно-логистической системы перевозок зерна в Казахстане снижает конкурентоспособность производителей зерна и зерновых трейдеров на мировом рынке. Поэтому в зерновой индустрии Казахстана созданы необходимые правовые и институциональные основы развития зерновой отрасли [1, 2]. Законодательное регулирование осуществляется в рамках соответствующих законов Республики Казахстан [3-5]. В Казахстане принимаются превентивные меры по развитию инфраструктуры хранения и логистики, стимулирования экспорта зерна.

Основу зернопродуктового кластера составляют Центрально-Казахстанский и Северо-Казахстанский регионы. Доля этих регионов в производстве зерна в целом по Казахстану составляет по пшенице около 80%; 90% – по овсу; по гречихе и просу – 40-55; по ячменю и зернобобовым – 70%. Однако производственная и логистическая инфраструктура не диверсифицирована, в основном направлена на потребление и переработку на внутреннем рынке, отсутствует четкая экспортная направленность. Высокая физическая и моральная изношенность технологичного оборудования по первичной подработке зерна ведет к скоплению на линейных и терминальных элеваторах значительные объемы необработанного зерна, что увеличивает технологические потери зерна и увеличивает риски по снижению качества зерна.

Для этих целей в Казахстане функционирует программа инвестиционного субсидирования, позволяющая возместить часть затрат на создание мощностей хранения зерна и таким образом ускорить их окупаемость.

Строительство зернохранилищ возможно при следующих объективных условиях: значительный рост производства масличных и зерновых культур; строительство зернохранилищ не только в

зерносеющих регионах, но и в регионах экспортного направления продукции; реконструкция и модернизация уже существующих зернохранилищ.

Фермеры вынуждены прямо с полей транспортировать зерно на элеваторы, удаленные на 50-75 км и дальше (до 200 км) от места уборки, и как результат – на 7-9 % (15-20%) увеличивается объем непроизводительных перевозок и их стоимость. Для обеспечения своевременной подработки зерна необходимо провести модернизацию действующих пунктов приемки и первичной подработки зерна с целью повышения их производительности, а также ввести новые производственные мощности. В этих условиях целесообразно инвестировать в строительство и модернизацию зернохранилищ - это позволит продавать зерно в периоды более высоких закупочных цен, и тем самым повысить доходность зернового бизнеса.

Политика экспорта зерна ежегодно меняется в зависимости от конъюнктуры рынка, потребностей потенциальных стран-импортеров. В зависимости от этого строится транспортно-логистическая политика – просчитываются сценарии развития событий, варианты поставок зерна на экспорт, определяется экспортный баланс зерна, просчитываются транспортно-логистические издержки по направлениям экспорта и пр. В действительности, при экспорте казахстанского зерна возникают множество системных и несистемных рисков из-за неразвитости логистической инфраструктуры по хранению и транспортировке зерна. Например, трудности с транзитом через Узбекистан привели к завершению строительства новой железной дороги Казахстаном в южном направлении в Туркменистан, чтобы иметь прямой выход в Иран, минуя Узбекистан.

Одно из перспективных направлений экспорта казахстанского зерна – Китай и страны Юго-Восточной Азии. Однако логистические риски в данном направлении экспорта зерна также высоки. Расходы экспортных поставок в Китай оценены в 30,4 $/t зерна, что в 3 раза выше, чем по другим направлениям экспорта зерна. Китай применяет фитосанитарные ограничения на казахстанское зерно, провозимое по его территории, что негативно влияет на конкурентоспособность поставок казахстанского зерна на Тихоокеанско-Азиатские рынки сбыта (Япония, Корея, Китай, Малайзия и пр.). Помимо этого, Китай использует также нетарифные барьеры, применяя требование транспортировки пшеницы в мешках, а не насыпью в зерновых вагонах.

Другие логистические риски связаны с международной сертификацией товаров. Международные зерновые трейдеры не признают паспортов (сертификатов) качества, выданные казахстанскими независимыми аккредитованными лабораториями. Они предпочитают иметь сертификаты международных сюрвейерских компаний, которые выполняют анализы по международным стандартам в оснащенных современным оборудованием лабораториях. По этой причине, закупленное в Казахстане зерно с клейковиной 23% реализуются зерновыми трейдерами в третьи страны по международным сертификатам с клейковиной 26% и более. В результате зерновые трейдеры получают дополнительную прибыль от реализации высококачественной пшеницы, а казахстанские фермеры недополучают долю своей прибыли.

В условиях глобализации транспортные коридоры следует рассматривать как важнейший элемент развития региональных и мировой (межгосударственных и транснациональных макрологистических) транспортных систем [6]. Вхождение в данные транспортно-логистические системы для Казахстана как транзитной страны на Евразийском пространстве является одним из приоритетов стратегии развития. Наибольшего интереса в качестве базы исследования на современном этапе развития мировой экономики заслуживают логистические модели стран – лидеров рейтинга LPI (Logistics Performance Index). Германия занимает первое место в этом рейтинге, США - 9, Канада - 12, Франция - 13, Китай -15, Россия - 90, Казахстан - 88.

В Казахстане может существенно улучшить работу и оптимизировать материальные потоки на предприятиях внедрение интегрированных информационных систем бизнес-планирования класса ERP (Enterprise Resource Planning). Модульный принцип организации позволяет внедрять ERP-системы поэтапно, последовательно переводя в эксплуатацию один или несколько функциональных модулей, а также выбирать только те из них, которые актуальны в данный момент на основе выявления потенциальных рисков и угроз.

Интересен опыт России [7], где логистические особенности товародвижения зернопродуктов обусловливают необходимость совершенствования деятельности участников оптовой торговли и позволяют нейтрализовать фактор сезонности производства зерна и не ритмичности поставок,