

²University of Shanghai For Science and Technology

смаатривается по отношению к эффективности производства как отрицательный, то для конкурентоспособности продукции он может быть положительным, поскольку повышает ее востребованность покупателями с относительно невысоким уровнем доходности.

Для определения конкурентоспособности государств на мировом рынке зерна используется метод его оценки по издержкам и цене, суть которого в том, что производственные издержки, оптовые внутренние и экспортные цены одной тонны зерна в разных странах (в единых денежных единицах) относятся к единому оценочному баллу его потребительных свойств, принимаемому за 1000. По наименьшей сумме получаемых показателей страны определяется рейтинговая оценка конкурентоспособности государства.

Конкурентоспособность отечественного зерна достигается преимущественно за счет использования его естественных преимуществ, а также ценовой конкурентоспособности, базирующейся на низком уровне оплаты труда и недооцененной стоимости земли.

К основным факторам, ограничивающим конкурентоспособность зерновых на мировом рынке, следует отнести:

- жесткие природные условия для возделывания отдельных зерновых культур по сравнению с основными странами-экспортерами зерна, что требует более значительных затрат производственных ресурсов на единицу продукции. Нельзя не согласиться с тем, что агроклиматический потенциал каждой культуры специфичен и в этом отношении, например, рожь или пшеница, в отличие от кукурузы, в условиях США, практически не имеют значительных преимуществ. Главными факторами реализации агроклиматического и агроэкологического потенциала каждой государства, особенно находящегося в благоприятных почвенно-климатических и погодных условиях, наряду с высокой технологической оснащенностью, являются биологизация и экологизация интенсификационных процессов.

Однако при этом следует учитывать, что в условиях, когда мировая цена на отдельные виды зерна устанавливается на уровне затрат в странах с более благоприятными условиями производства, худшие природные факторы объективно снижают уровень их конкурентоспособности на мировом зерновом рынке [2].

Играет роль наличие огромной территории страны в сочетании с локальными зонами производства отдельных видов зерна, что предполагает необходимость перемещения значительных объемов их товарных потоков

внутри страны и при поставке на экспорт, тем самым повышает транспортную составляющую в цене на зерно. Ситуация, когда разница в себестоимости и трудоемкости производства зерна между отдельными зернопроизводящими регионами страны составляет 5-7 раз, а транспортная составляющая в цене зерна достигает 30-35% при его доставке железнодорожным транспортом на значительное расстояние 3-5 тыс. км существенно удорожает зерно в удаленных от рынка сбыта регионах, делает такое зерно менее конкурентоспособным или вообще неконкурентоспособным на внутреннем и внешнем зерновых рынках. Положение усугубляет не только сокращение и старение парка специализированных вагонов-хопперов емкостью 60 т, но и отсутствие вагонов – зерновозов грузоподъемностью 90-110 т, которые используют, например, США и Канада, являющиеся основными конкурентами Казахстана и России на мировом зерновом рынке.

Транспортный фактор часто вынуждает увеличивать производство отдельных видов зерна в более затратных регионах, тем самым сдерживает формирование их специализированных зон. Ведь для каждой сельскохозяйственной культуры характерен свой «агроэкологический стимул», т.е. довольно четкая приуроченность величины и качества урожая к пространственному и временному градиенту температур, влажности, освещения, содержания элементов минерального питания и их сочетанию. Поэтому особенности почвы, климата, рельефа, погоды и других факторов должны оцениваться на основе учета специфики соответствующих адаптивных реакций на них каждого культивируемого вида и даже сорта растений.

В стране с присущим ей огромным разнообразием природных и экономических условий ведения зернового хозяйства его эффективность в значительной мере определяется территориально-отраслевым разделением труда и межрегиональным обменом. Однако осуществляемая с начала 90-х годов прошлого века ориентация каждого зернопроизводящего региона на максимальное самообеспечение зерном, верная в своей основе, в условиях нестабильности конъюнктуры внутреннего и внешнего зерновых рынков, неоправданно высоких железнодорожных тарифов и услуг на перевозку зерновых грузов не способствовала установлению рациональной территориально-отраслевой структуры зернового производства, повышению его эффективности [3].

Она вела к малоэффективному использованию биоклиматического потенциала территории и производственных ресурсов, дробле-

нию единого национального зернового рынка на локальные замкнутые рынки в пределах одного региона, что негативно отразилось на качестве и конкурентоспособности зерна.

Следует учесть неразвитость транспортной и рыночной инфраструктуры, сохраняющийся монополизм элеваторов и транспортных структур, растянута железнодорожных коммуникаций, несоответствие размещения объемов производства зерна, элеваторов и зерноперерабатывающих предприятий внутри страны, низкая эффективность использования транспортных средств, отсутствие развитой кооперативной формы сбыта зерна, высокая стоимость оказываемых услуг при хранении и транспортировке зерна, не равная доступность хозяйствующих субъектов к объектам рыночной инфраструктуры. Именно инфраструктура зернового рынка остается наиболее узким местом в его развитии вследствие высокой капиталоемкости составляющих ее отдельных элементов, их межотраслевого характера функционирования.

Из-за старения материально-технической базы хранения зерна, основная часть которой была создана еще в 80-е годы прошлого века, выбытие емкостей превышает их ввод.

В настоящее время функционирует 223 лицензированных элеватора, общая емкость которых составляет 13,5 млн т, в перспективе предполагается довести общую емкость элеваторов до 16 млн т. За последние годы построено 14 элеваторов (в Акмолинской области, в Западно-Казахстанской области, в Северо-Казахстанской области).

Из имеющихся 223 лицензированных элеватора, общая емкость которых составляет 13,5 млн т, материально-техническая база в половине из них находится в изношенном состоянии.

В Петропавловске функционирует мощный в Казахстане элеватор ТОО «ХПП ТНС - Экспорт» проектной мощностью 120 тыс. т, элеватор является мультикультурным, – одновременно может принимать как масличные, так и зерновые культуры. Объемная мощность составляет 600 т. в час, что позволяет в сутки принимать до 10 тыс. т, отгрузочная мощность – 1 млн т в год, технологический процесс на предприятии автоматизирован, работа ведется через операторские пульты, особенностью элеватора является низкая энергозатратность. Комплекс потребляет в 3-4 раза меньше энергии по сравнению с другими элеваторами, так как при строительстве было использовано новое оборудование, на всех вспомогательных объектах установлены солнечные батареи. Строительство элеватора

началось в 2012 г. Объем затраченных средств составил 8 млрд тенге, кроме того, была оказана государственная поддержка в размере 21 млн тенге по подведению инфраструктуры.

За последние восемь лет в Северо-Казахстанской области модернизировано семь элеваторов, построено 25 новых хлебоприемных предприятий и 21 зернохранилище. Все это позволило увеличить объемы хранения зерна на 925 тыс. т.

Вместе с тем в силу ряда причин их емкость используется примерно наполовину, что удорожает хранение зерна. Хранение почти одной пятой объема товарного зерна сельскохозяйственными товаропроизводителями в собственных, зачастую непригодных хранилищах, ухудшает его качество, а следовательно, снижает конкурентоспособность зерна. Одновременно в стране происходит концентрация элеваторов в собственности как отечественных, так и зарубежных компаний, которым приобретаются наиболее современные и эффективно работающие элеваторы, расположенные в ключевых зернопроизводящих регионах страны. Рост влияния иностранного капитала на отечественном зерновом рынке может привести к увеличению экспортных цен на зерно, которое подстегнет повышение цен на внутреннем рынке и может привести к неустойчивому состоянию агропродовольственного рынка.

Для надежного снабжения страны зерном, создания его экспортных ресурсов, более активного воздействия государства на развитие внутреннего зернового рынка, укрепления материально-технической базы хранения зерна и продуктов его переработки целесообразно разработать государственную программу строительства элеваторов (возможно на основе частно-государственного партнерства) с последующей передачей их в аренду или в лизинг отечественным зерновым компаниям. Такая мера позволит обеспечить надежное хранение до 10% производимого объема зерна в стране и регулировать его экспорт, будет способствовать конкуренции между элеваторами, что приведет к сокращению издержек на хранение и обработку зерна.

Учитывая стратегическую и системообразующую роль зернового рынка на агропродовольственном рынке, а также необходимость повышения конкурентоспособности зерна, государство должно взять на себя основную часть расходов на формирование недостающих и совершенствование действующих элементов производственной и рыночной инфраструктуры, включая созда-

1. Калиев Г.А. Избранные труды. В 3-х томах / Г.А. Калиев – Алматы: ИП Атыраубаева, 2008.
2. Алтухов А.И. Зерновой рынок России. – М.: ВНИИЭСХ, 2012. – 698 с.
3. Экономика Казахстана в условиях глобализации: механизм модернизации и функционирования / под ред. М.Б. Кенжегузина – Алматы, ИЭ МОИ РК. – 2005.-392 с.
4. Bellinger J. New opportunities and challenges in international market / J. Bellinger // U.S. meat export federation, 2006. P. 1-38.