

Есайдар У.С.  
**Инфраструктура зернового  
рынка в РК и перспективы  
развития экспорта**

В статье рассматриваются проблемы, ограничивающие увеличение объемов и расширение географии зернового экспорта Казахстана. Республика обладает значительными зерновыми ресурсами и за годы независимости вошла в десятку мировых лидеров по экспорту зерна. Но страна может увеличить поставки как минимум на 50-60% и войти в пятерку ведущих зерновых экспортеров. Однако эти планы ограничены рядом проблем, ведущей из которых является слабая инфраструктура зернового рынка – от хранения, экспорта до транспортной логистики. Состояние и возможности преодоления этих ограничительных факторов стали главной темой данной статьи.

**Ключевые слова:** зерновое производство, зерновой рынок, инфраструктура зернового рынка, зерновой экспорт.

---

Esaidar U.S.  
**Grain market infrastructure in  
Kazakhstan and the possibilities  
of export development**

The article deals with the problem of limiting the increase in the volume and expands the geography of Kazakh grain exports. The Republic has significant grain resources and during the years of independence entered the top ten world leaders in the export of grain. But the country can increase the supply of at least 50-60%, and enter the top five grain exporters. However, these plans are limited to a number of problems leading up being the weak infrastructure of the grain market - from storage to the export of transport logistics. The state and the possibility of overcoming these limiting factors were the focus of this article.

**Key words:** grain production, grain market, grain market infrastructure, grain export.

---

Есайдар У.С.  
**ҚР астық нарығының  
инфрақұрылымы және экспорт  
дамуының болашағы**

Мақалада Қазақстанның астық экспортының көлемі мен географиялық ауқымдылығының мәселелері қарастырылады. Республиканың астық ресурстары жеткілікті және тәуелсіздік жылдары астық экспорттаудан әлемдік көшбасшылар қатарына енді. Алайда мемлекет астық жеткізуді кем дегенде 50-60% арттырып, жетекші астық экспорттаушылардың бестік қатарына ене алады. Алайда оған қол жеткізу үшін бірқатар мәселелер бар, оның ішінде ең маңыздысы астық нарықтық инфрақұрылымының әлсіздігі, яғни сақтау, экспорттау және көлік логистикасының әлсіз болуы болып отыр. Осы мәселелердің қазіргі жағдайы және шектеулерді жеңудің жолдарын қарастыру мақаланың өзектілігі болып табылады.

**Түйін сөздер:** астық өндіріс, астық нарығы, астық нарығының инфрақұрылымы, астық экспорты.

## **ИНФРАСТРУКТУРА ЗЕРНОВОГО РЫНКА В РК И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА**

### **Введение**

Сегодня Казахстан является одним из крупнейших экспортеров зерна и зернопродуктов. По экспорту зерна, прежде всего пшеницы, страна входит в десятку мировых лидеров, а по экспорту муки вышла на первое место. В 2014/15 маркетинговом году в мировом рейтинге экспортеров пшеницы Казахстан с долей в 4% вместе с Аргентиной занимает 7 место после ЕС, США, Канады, России, Австралии и Украины. Между тем потенциал производства и экспортные возможности позволяют ей в перспективе войти в пятерку ведущих мировых экспортеров зерна. Основным препятствием является слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Принимающиеся государством меры по строительству дорог и зерновых терминалов на разных направлениях могут придать необходимое ускорение увеличению объемов и расширению географии зернового экспорта.

Тем более, что в настоящее время, когда мировые рынки находятся в стадии повышенной турбулентности в связи с резким падением цен на нефть, казахстанская экономика оказалась в весьма трудном положении. В связи с этим зерновая отрасль вполне способна стать драйвером экономики РК и обеспечить высокие финансовые поступления от экспорта зерна и зернопродуктов. В среднесрочной перспективе возможно увеличение экспортного потенциала зерна и муки еще на 50-60%.

### **Исходные данные и методы исследования**

В качестве исходных данных были применены статистическая информация Комитета по статистике Министерства национальной экономики, Таможенного Комитета, аналитические обзоры зернового рынка и годовые отчеты АО НК «Продкорпорация». Статданные по зерновой отрасли, как и других отраслей, подверженных сезонным колебаниям, принято подбивать за условный, так называемый маркетинговый, год (МГ).

В ходе исследования применялись методы статистического и сравнительного анализ, системного подхода к изучению инфраструктуры зернового рынка и экспорта зерна. Кроме того,

использовались методы структурно-функционального анализа, анализа и синтеза, экспертных оценок.

## Результаты

Несмотря на то, что по экспорту зерна Казахстан прочно занял лидирующие позиции, тем не менее наблюдаются значительные колебания в объеме экспорта зерна, который в отдельные годы спускался ниже 3,4 млн. тонн, то есть более чем вдвое. Динамика экспорта зерна была разнонаправленной. В 2008-2012 гг. среднегодовой объем экспорта зерна с учетом муки в зерновом эквиваленте составил 8,2 млн. тонн, что на 2,5 млн. тонн больше, чем в предыдущем пятилетии [1].

Результаты 2013/2014 маркетингового года свидетельствуют, что экспорт казахстанского зерна и муки в зерновом эквиваленте составил 9,3 млн. тонн. По прогнозам на 2014/2015 этот показатель может сократиться до 7 млн. тонн.

Отметим, что объем экспорта практически не связан с высоким урожаем зерновых в республике. Для сравнения, в засушливом 2010 году экспорт зерна почти на 2 млн. был больше, чем в рекордном по урожайности 2011 году. Главной причиной столь резких колебаний в экспорте и сдерживающим фактором в росте его является слабая развитость инфраструктуры зернового рынка.

Эффективность функционирования зернового рынка в значительной степени зависит от развития системы хранения, переработки и реализации зерна. Республика Казахстан располагает крупной сетью элеваторов и хлебоприемных предприятий, зернохранилищ, суммарная емкость которых в 2013 году составила 24,5 млн. тонн, из которых 13,9 млн. т. приходится на лицензированные хлебоприемные предприятия, а 10,6 – находится в собственности у сельхозпроизводителей. Мощности значительные, однако, способные обеспечить потребности в хранении зерна в среднеурожайные годы и не справляющиеся с высокими и рекордными урожаями.

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%. 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. Кроме того,

слабая материальная техническая база элеваторов, более 30% которых нуждается в реконструкции и модернизации, также существенно ограничивает мощности по хранению зерна.

Безусловно, нельзя говорить о том, что в Казахстане не принимается достаточных мер по развитию инфраструктуры хранения, экспорта и транспортной логистики. Так, в 2012 году было введено 2 зернохранилища общей емкостью 37,6 тысяч тонн. Кроме того, в 2013 году планировалось ввести 8 зернохранилищ общей емкостью хранения 195 тысяч тонн, до конца 2014 года – еще 6 зернохранилищ на 115 тысяч тонн.

К примеру, накануне уборочной кампании 2014 года в Акмолинской области открылся современный линейный хлебоприемный пункт «Астык» мощностью 20 тыс. тонн зерна, а в перспективе планируется увеличение мощностей до 30 тыс. тонн. Всего, с начала реализации инвестиционных проектов в 2009 году совместно с АО «КазАгроФинанс» было открыто 18 зернохранилищ, мощностью 275 тыс. тонн [2].

Еще одной проблемой, сдерживающей темпы роста экспорта зерна, является недостаток собственных вагонов-зерновозов, численность которых в настоящее время составляет 7379 единиц, в том числе 6379 зерновозов и 1000 полувагонов, оборудованных съемной крышей.

В целях увеличения парка зерновозов было создано совместное предприятие (СП) с участием казахстанского и российского операторов вагонов-зерновозов АО «Казтеміртранс» и ЗАО «Русагротранс». Потребность Казахстана в зерновозах определяется в среднем в 10 тыс. единиц, а в пиковые месяцы сезонных перевозок – свыше 13,5 тыс. Дефицит зерновозов оценивается в 4-7 тыс. единиц, который должно решить создание СП [3].

География экспорта казахстанского зерна в целом была представлена более чем 40 странами мира. В основном это страны СНГ (73%), Европейского союза (9%), Ближнего Востока (8%). Импортируют казахстанское зерно также Египет, Монголия, Афганистан, Норвегия, Ливия, несколько лет назад товар впервые был поставлен на рынки Индии и Йемена. В 2013 году география экспорта расширилась за счет Китая, в который было поставлено 10 тыс. тонн зерна. А в 2014 году в КНР было отправлено уже 30 тыс. тонн [1, с. 15]. По итогам 2014 года в списке основных экспортеров казахстанского зерна находятся Узбекистан, Таджикистан, Иран, Кыргызстан и Беларусь. Однако, наблюдается снижение объемов экспорта – в Азербайджане 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.

География поставок охватывает обширные территории, и их масштабное освоение требует улучшения транспортных коммуникаций.

Однако, на пути казахстанского зерна на зарубежные рынки существует целый ряд труднопреодолимых препятствий. В частности, крайне высока стоимость транспортировки зерна из основных зерносеющих регионов до единственного в стране морского порта Актау.

По причине географической удаленности от морских портов на конкурентоспособность казахстанского зерна на мировых рынках существенное влияние оказывают транзитные и экспортные тарифы, дополнительные сборы при прохождении через территории сопредельных стран, устаревшая методика сертификации зерна. Конкурентоспособность казахстанской пшеницы снижают и высокие затраты на логистику, на долю которой приходится до 50% в конечной цене зерна. Все это негативно отражается на экономической эффективности зернового экспорта. Данный вопрос неоднократно поднимался в рамках заседаний СНГ и ЕврАзЭС, но пока никаких серьезных подвижек не получил. При хорошем урожае и Украина, и Россия в первую очередь оказывают поддержку своим производителям, зачастую в ущерб интересам Казахстана, который воспринимается как конкурент на мировом рынке зерна. Кроме того, отсутствие единой экспортной политики ставит экспорт казахстанского зерна в неравные условия перед зарубежными конкурентами.

Имеет место и проблема транспортировки зерна через порт Актау, которая связана с наложением НДС на экспортный железнодорожный тариф, существенно превышающий внутренний тариф. Это ведет к удорожанию каждой тонны зерна как минимум на 10 долл. и обуславливает снижение объемов экспорта казахстанского зерна через Каспийское море, а также недостаточную загруженность транспортного коридора Актау – Баку.

Для выхода на мировой рынок многие страны на государственном уровне оказывают поддержку экспорту зерна в виде субсидий, льготных транспортных тарифов, особых условий налогообложения. Нередко именно это позволяет им

доминировать на мировом рынке. Так, в частности Канада и Австралия дотируют затраты на транспортировку зерна до экспортных морских терминалов. Таким образом, без полноценной государственной программы стимулирования экспорта зерна, которая будет иметь стабильные источники финансирования, увеличения поставок не может произойти.

Учитывая, что в Казахстане зерновое хозяйство выполняет системообразующую роль в агропромышленном производстве, государство, решая проблемы его развития, преследует мультипликативный эффект в целом в сельском хозяйстве.

Вопрос расширения рынка сбыта зерна и продуктов его переработки остается актуальным, так как емкость рынка стран, традиционно импортирующих казахстанское зерно и муку, таких как страны Центральной Азии и Закавказья, Иран, Афганистан, составляет 6,5-7 млн. тонн. Это приводит к тому, что полной реализации экспортного потенциала Казахстана не происходит.

В 2015 году Казахстан намерен в 5 раз увеличить поставки зерна в Иран. Основанием для этого стало завершение строительства железной дороги Жезказган-Бейнеу, что позволит выйти к странам Персидского залива. Кроме того, она поможет выйти полностью к западному побережью Индии и югу Пакистана.

Другим перспективным направлением экспорта для Казахстана является Китай, и через его территорию выход на рынки стран Юго-Восточной Азии. В связи с этим для стимулирования экспорта зерна предполагается строительство зернового терминала на границе с Китаем.

Сегодня уже функционируют зерновые терминалы в портах Актау, Баку (Азербайджан), Амирабад (Иран). В целях увеличения экспорта казахстанского зерна в страны Средней Азии, Афганистан и Иран введен элеваторный комплекс с мельницей на станции Бейнеу Мангистауской области. Завершено строительство новой железнодорожной линии Новый Узень - Кызыл Кия - Горган, которая связала Казахстан (через территорию Туркменистана) с Ираном, а также Жетиген - Хоргос, связывающей Казахстан с Китаем.

В целях развития инфраструктуры хранения и экспорта зерновой продукции предусматривается введение дополнительных емкостей хранения на 3,5 млн. тонн, в том числе 350 тыс. тонн мощностей для перевалки зерна через АО «НК «Продкорпорация»» на основных экспортных направлениях [4].

Казахстан начал работы по строительству зерновых терминалов на ирано-туркменской границе вблизи станции «Инче-Бурун». В перспективе создание экспортного хаба будет стимулировать казахстанские компании к экспорту в указанном направлении.

В целях наращивания экспортного потенциала казахстанского зерна через Каспийское море в период 2015-2020 гг. будет расширена пропускная способность зернового терминала в морском порту Актау.

Также в рамках создания и развития инфраструктуры морских портов для экспорта казахстанской пшеницы в настоящее время реализуется проект «Расширение порта Актау в северном направлении».

В морском порту Курык запланировано строительство паромного комплекса мощностью 3 млн. тонн. Завершение проекта намечено на 2015 год, что позволит существенно увеличить перевозку зерна.

Два серьезных момента – девальвация тенге и предстоящее в декабре 2015 года вступление Казахстана в ВТО – сопряжены с новыми рисками и угрозами для развития экспортного потенциала страны. Действуя на опережение, президент РК Н.А. Назарбаев в ходе недавнего визита в Китай достиг договоренностей о наращивании сотрудничества. Так, данное взаимодействие охватывает реализацию ряда индустриальных проектов в рамках «Нового Шелкового пути», в том числе развитие транспортной инфраструктуры с выходом на внешние рынки в южном и северо-западном направлениях. Кроме того, Казахстаном предпринимаются усилия по расширению грузопотока через казахстанский логистический терминал в тихоокеанском порту Ляньюньган.

Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и соответственно грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Например, установлено, что прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7%. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижаются. Это подтверждается рейтингом Всемирного Банка по уровню развития логистики – LPI (Logistics Performance Index), в котором по результатам 2012 г. Казахстан занял 86 место из 155 стран мира, опустившись на 22 пункта по

сравнению с 2010 г. (данный индекс подсчитывается каждые 2 года) [5].

Во многом низкий рейтинг Казахстана объясняется низким уровнем развития транспортно-логистического сервиса (132 место), неразвитостью транспортно-логистической инфраструктуры (79 место), недостатками в работе таможенных органов (73 место), катастрофической нехваткой дипломированных специалистов по логистике и управлению цепями поставок (74 место).

Поэтому развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших факторов экономического роста страны. Об этом подчеркнуто в Послании народу Казахстана «Стратегия “Казахстан-2050”», где Президент РК Н.А. Назарбаев отметил необходимость формирования современной транспортной логистической системы, включая транспортно-логистические объекты и за пределами Казахстана [6].

По мнению экспертов, за счет логистики в странах-членах Таможенного союза формируется 10-12% ВВП, в то время как в странах ЕС данный показатель составляет 20-25%. Для логистики первоочередное значение имеет снижение логистических издержек в конечной стоимости продукции. На сегодняшний день доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах-членах ТС остается пока стабильно высокой и составляет в среднем 20-25%, а иногда доходит до 35%. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС – на уровне 11%, в США и Канаде – 10% [7].

В настоящее время в Казахстане проводится активная работа по реформированию транспортного комплекса и созданию транспортно-логистической системы республики. Для реализации указанных задач в 2013 г. принята Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г. Главной целью программы является создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории республики и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта [8]. Также ведется работа по созданию стратегии развития транспортно-логистической системы.

Зерновой экспорт – существенная часть национальной экономики и, что важно, по-прежнему имеет высокие перспективы для привлечения

в страну иностранных инвестиций и технологий в связи с ростом глобального потребления хлеба.

Для устранения ограничений экспорта в Казахстане реализуется стратегия развития инфраструктуры с целью поддержки экспорта зерна и муки. В дополнение к новым зерновым терминалам в портах Актау, Баку и Амирабаде было завершено строительство двух новых железнодорожных линий: одной между Южно-Казахстанской и туркмено-иранской границами, а другой – между Восточно-Казахстанской границей с Китаем. В перспективе предусмотрено также строительство зерновых терминалов на иранской и китайской границах. Все эти действия будут способствовать расширению экспортных возможностей зерновых и расширению роли Казахстана на мировом рынке зерна.

Кроме того, в связи с тем, что с 20 августа 2015 года Казахстан отказался от фиксированного курса тенге и объявил новую валютную политику, основанную на режиме таргетирования инфляции и свободно плавающего обменного

курса, появляется возможность сделать отечественное зерно более конкурентным.

### Выводы

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить следующие причины, ограничивающие расширение объемов и географии зернового экспорта РК:

- устаревшая материально-техническая база элеваторов, треть которых нуждается в технической модернизации;
- недостаточность мощностей зернохранилищ;
- дефицит зерновозов;
- недостаток зерновых терминалов;
- ограниченность транспортной инфраструктуры;
- логистические ограничения;
- ограниченные возможности морского порта Актау;
- технологические ограничения пропускной способности железных и автодорог РК.

### Литература

- 1 Аналитический обзор зернового рынка. – Астана: Казагро, 2014. – 20с.
- 2 Данные Мастер-плана «Стабилизация зернового рынка», размещенного на сайте МСХ по состоянию на 20.02.2014.
- 3 Рогачев О.Н. Инновационные транспортно-логистические решения. – 2 международный транспортно-логистический бизнес-форум «Новый шелковый путь». – Астана, 6-7 ноября 2013 г.
- 4 Годовой отчет АО НК «Продкорпорация» за 2013 год. – Астана, 2014. – 73 с.
- 5 Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2012. Режим доступа – [worldbank.org/](http://worldbank.org/)
- 6 Стратегия «Казахстан – 2050»: Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 14 декабря 2012 г. Режим доступа – [akorda.kz/ru/page/](http://akorda.kz/ru/page/)
- 7 Уркимбаев А. Эксперты от 15.01.2014 г. Режим доступа – [kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm](http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm)
- 8 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. – Указ Президента РК от 13 января 2013 года № 725. – Астана, 2013.

### References

- 1 Analiticheskij obzor zernovogo rynka. – Astana: Kazagro, 2014. – 20 s.
- 2 Dannye Master-plana «Stabilizacija zernovogo rynka», razmeshhenogo na sajte MSH po sostojaniju na 20.02.2014.
- 3 Rogachev O.N. Innovacionnye transportno-logisticheskie reshenija. – 2 mezhdunarodnyj transportno-logisticheskij biznes-forum «Novyj shelkovyj put'». – Astana, 6-7 nojabrja 2013 g.
- 4 Godovoj otchet AO NK «Prodkorporacija» za 2013 god. – Astana, 2014. – 73 s.
- 5 Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2012. Rezhim dostupa – [worldbank.org/](http://worldbank.org/)
- 6 Strategija «Kazahstan – 2050»: Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan N. Nazarbaeva narodu Kazahstana. 14 dekabrja 2012 g. Rezhim dostupa – [akorda.kz/ru/page/](http://akorda.kz/ru/page/)
- 7 Urkimbaev A. Jeksperty ot 15.01.2014 g. Rezhim dostupa – [kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm](http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.htm)
- 8 Gosudarstvennaja programma razvitija i integracii infrastruktury transportnoj sistemy Respubliki Kazahstan do 2020 goda. – Ukaz Prezidenta RK ot 13 janvarja 2013 goda № 725. – Astana, 2013.