

С.Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық университетінің 60 жылдығына арналған «Сейфуллин оқулары– 13: дәстүрлерді сақтай отырып, болашақты құру» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференциясының материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения – 13: сохраняя традиции, создавая будущее», посвященная 60-летию Казахского агротехнического университета имени С.Сейфуллина. - 2017. - Т.1, Ч.3. - С.135-137

## **К ВОПРОСУ АНАЛИЗА ПОТЕНЦИАЛА ЗЕРНОВОГО РЫНКА И ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ В КАЗАХСТАНЕ**

*Ибрагимов А.К.*

Географическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента предопределяет его значительный транспортный потенциал в области транзитных перевозок. Протяженность наземных транспортных магистралей республики составляет 106 тыс. км. Из них 13,5 тыс. км - магистральные железные дороги, 87,4 тыс. км - автомобильные магистрали общего пользования с твердым покрытием, 4 тыс. км - речные пути [1].

Между тем зерновое хозяйство Казахстана зависит от климатических факторов куда сильнее, чем аграрная индустрия стран - лидеров мирового рынка. Проведенные исследования показали, что за последние 12 лет колебания урожайности в Казахстане (отношение максимальной урожайности к минимальной) имеют большую амплитуду - 2,05. В то же время в Канаде данный коэффициент составляет 1,18, в Австралии - 1,24, в Германии - 1,09, и даже российское зерновое производство находится не в столь тесной зависимости от капризов погоды, как наше - 1,51 [2].

Реальные условия выращивания, уборки урожая, как правило, не позволяют получить зерно сразу годное для хранения. Оно нуждается в специальной обработке. Более половины собранного урожая зерна необходимо в короткие сроки просушить и очистить. Хранение необработанного зерна сопровождается активными физиолого-биохимическими процессами в самом зерне, в присутствующих примесях и микроорганизмах, которые приводят к значительным потерям зерна, ухудшению качества и могут сделать его опасным при употреблении. По данным Международной организации по стандартизации (ИСО) потери при хранении в среднем в мире составляют около 5% , но могут достигать 30%, а в Казахстане по экспертной оценке потери в среднем составляют около 17% [3].

Элеваторная промышленность, обеспечивающая хранение и обработку зерна, при общем количестве около 250 предприятий располагает зернохранилищами вместимостью порядка 20,9 млн. т. и мощностями, способными принять, очистить и просушить до 3 млн. тонн зерна в сутки. Примерно в три раза меньшей емкостью и значительно меньшей

возможностью проводить послеуборочную обработку зерна, располагают зернопроизводящие хозяйства [3].

Однако элеваторы, оснащенные дорогостоящей техникой, используются на 25-35%. В годы, когда урожай зерна в стране достигает уровня 20 млн.т., хозяйства, которые обеспечены сушильной техникой на 25%, зерноочистительной на 45%, зернохранилищами - на 40% , вынуждены обращаться за услугами на элеваторы. Стоимость этих услуг высока за счет издержек из-за недогрузки их мощности в предыдущие годы и это сдерживает хозяйства. В результате огромное количество зерна в хозяйствах, не прошедшие необходимой обработки, надлежащего контроля и при неблагоприятных условиях, хранятся по 2 - 3 месяца. Фактические потери зерна в хозяйствах по сравнению с дореформенным периодом увеличились в 2 - 3 раза. Такое положение не стимулирует производство зерна в стране и тормозит научно-технический прогресс в области послеуборочной обработки и переработки зерна, что приводит к упадку даже ранее созданную базу элеваторов.

О том, что развитие экспортного потенциала казахстанской зерновой индустрии невозможно без разработки новых маршрутов поставок, развития транспортно-логистической инфраструктуры, говорится давно. Выход на рынки стран Таможенного союза, Центральной Азии, Кавказа и Ближнего Востока отнес к числу приоритетов развития агропромышленного комплекса страны и глава государства. До сих пор основная часть казахстанского зернового экспорта осуществлялась через Узбекистан; это, с одной стороны, ограничивало географию потенциальных экспортных маршрутов, а с другой - темпы поставок, поскольку большинство станций в Узбекистане не приспособлены к перевалке столь значительных объемов пшеницы. В рамках работ по развитию транспортно-логистической инфраструктуры проведены работы по реконструкции зернового терминала в порту Актау, построен на паритетных началах новый зерновой терминал с мельницей в порту Баку, запущен зерновой терминал в иранском порту Амирабад. Введен в эксплуатацию элеваторный комплекс на станции Бейнеу в Мангистауской области. Ввод в строй этого комплекса позволил увеличить экспорт зерна в туркменском и афганском направлениях. Строительства зернового терминала в порту Имам Хомейни (Иран), железнодорожных линий Жетыген - Хоргос, Узень - граница с Туркменистаном расширят доступ казахстанской продукции на рынки стран Персидского залива и перспективное китайское направление. На освоение последнего будет работать и автодорога Западный Китай - Западная Европа [5].

Таким образом, маршруты, в направлении которых Казахстан мог бы развивать зерновой экспорт, действительно есть. Однако помимо создания необходимой инфраструктуры для бесперебойного функционирования экспортной цепочки потребуется решить вопросы с урегулированием тарифов, обеспечением транспортными средствами, необходимыми для перевозки зерна

Основной проблемой отечественного зернового рынка на сегодня является не столько слабый спрос на наше зерно на внешних рынках, сколько неотрегулированные экспортные маршруты, а также неразрешаемые годами проблемы логистики, транспортировки и т.д. [5, 6].

Необходима разработка технологических решений по повышению уровня надежности транспортных средств и эффективных методов хранения и транспортировки зерновых грузов.

При этом необходимо устранить нерациональные перевозки, сократить сроки доставки грузов и обеспечить их сохранность, безопасность движения, снизить отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду

Дальнейшее развитие зернового производства возможно только на основе его технологического и технического переоснащения. Для этого необходимо ускорить переход на низкзатратные, энергосберегающие технологии.

### **Список литературы**

1. Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. – Железнодорожный транспорт Казахстана: Перевозочный процесс, Алматы, - 2004. 642 с.

2. Воробьев Д. И. Моделирование издержек обращения в зерновом обеспечении регионов России: диссертация, кандидат экономических наук Москва, 2011.

3. Демьянов Н.С. Роль экспорта в развитии российского рынка зерна: диссертация, кандидат экономических наук. кандидат экономических наук. Москва, 2004.

4. Электронный ресурс: - режим доступа: <http://panoramakz.com>

5. Шлепель Е.К. Экономическая оценка технологий возделывания и уборки зерновых культур: на материалах Костанайской области Республики Казахстан, диссертация, кандидат экономических наук. Москва , 2004.

6. Pfeil Karl, Wehle Andreas. Front loader automation. Development of a front loader automation including an electro-hydraulic self-leveling system. Conference: agricultural engineering: land - technikageng 2011: solutions for intelligent and sustainable farming 69 (2011) 99-104.

*Руководитель: д.т.н., доцент Мухаметжанова А.В.*