

*Н.В. Киреенко, канд. экон. наук, доцент
Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси (Минск)*

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЗЕРНОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ В СТРАНАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Зерновая отрасль является важнейшей в аграрной сфере стран — участниц Таможенного союза и Единого экономического пространства (ТС и ЕЭП) по стратегической и социально-экономической значимости. На их долю приходится 4,0 % мирового производства зерна. Российская Федерация занимает 4-е место, Республика Казахстан — 20-е, Республика Беларусь — 38-е в мире. В 2012 г. в странах ТС и ЕЭП валовой сбор зерна составил 93 млн т при средней урожайности зерновых культур 20,4 ц/га.

Одним из основных препятствий увеличения производства и экспорта зерна является устаревшая и не отвечающая современным требованиям инфраструктура зернового рынка. Очевиден дефицит современных элеваторов, портовых терминалов. Не соответствует возросшим объемам перевозок внутренняя логистика. Инфраструктурные затраты несоизмеримо высоки и приводят к снижению конкурентоспособности продукции на мировом рынке, сдерживают развитие зернового производства в этих странах.

На территории Республики Беларусь функционируют только зерновые элеваторы и зернохранилища. Учитывая, что зерно в стране производится сугубо для внутреннего рынка, что обусловлено специализацией на животноводческом направлении, совершенствование инфраструктуры зернового рынка должно соответствовать сложившейся тенденции.

Общая емкость хранения зерна Республики Казахстан в 2012 г. составила 24,0 млн т. Однако удаленность от мировых рынков и отсутствие прямого доступа к морским портам выступают серьезным барьером на пути продвижения казахстанского зерна к внешним рынкам сбыта. Имеющийся вагонный парк Казахстана (в наличии около 5200 вагонов-зерновозов советской постройки) позволяет ежемесячно отгружать на экспорт лишь до 500 тыс. т.

В настоящее время принимаются меры по развитию экспортной инфраструктуры и транспортной логистики, что и определено Программой по развитию агропромышленного комплекса в Республике Казахстан на 2013–2020 годы. Построены зерновые терминалы в портах Каспийского (Актау, Баку, Амирабад) и Балтийского (Вентспилс) морей. Планируется строительство железнодорожного зернового терминала на приграничной территории Китая.

Портовые мощности Российской Федерации по перевалке зерна оцениваются в 28 млн т. По итогам 2011 г. российские морские порты перевалили 19,5 млн т зерна, включая экспорт, импорт, транзит и каботаж-

ные перевозки. Экспорт в 2012 г. составил 18,3 млн т зерна. При этом морским транспортом перевезено около 17,6 млн т (остальное количество — железной дорогой в страны СНГ и восточную Европу). Перевалка российского зерна через порты Прибалтики составляет 0,471 млн т, Украины — 0,041 млн т.

Для реализации экспортного потенциала стран ТС и ЕЭП требуется развитие экспортоориентированных зерновых логистических коридоров, модернизация и увеличение пропускной способности зерновой инфраструктуры, в частности зерновых терминалов. Последние представляют собой крупные комплексы, включающие в себя зернохранилища большого объема (более 100 тыс. т), станцию разгрузки вагонов, очистительную башню и глубоководный причал для приема судов. Расчеты показывают, что модернизация зерновой инфраструктуры стран ТС и увеличение конкуренции на рынке позволит снизить до 20 дол. инфраструктурную нагрузку на каждую экспортируемую тонну зерна.

По нашему мнению, с целью расширения сбытовой инфраструктуры на территории ТС и ЕЭП целесообразно осуществлять и совместные проекты по строительству зерновых терминалов в наиболее выгодных районах (в частности Азово-Черноморский бассейн, Владивосток). Это позволит повысить эффективность зернового подкомплекса, а также экспортный потенциал и мировой рейтинг стран Таможенного союза в реализации зерна.

*Л.В. Корбут, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ОБ ОСНОВНЫХ ПОДХОДАХ К ПРОБЛЕМЕ СЕЛЬСКОГО РАЗВИТИЯ

Как известно, существует несколько подходов к проблеме сельского развития, что обуславливает необходимость системного изучения. В рамках этой работы попытаемся кратко остановиться на основных положениях, позволяющих осмыслить концептуальные отличия каждого из основных подходов.

Сторонники первого подхода отождествляют сельское развитие с развитием сельского хозяйства. Это агроцентричный подход, подчеркивающий значимость отрасли, ее центральное место. Второй подход, называемый концепцией сближения, основан на том, что сельское развитие связано с постепенным сокращением различий между сельской и городской местностью, сельским хозяйством и остальными отраслями экономики. В третьем подходе — территориальном — сельское развитие бази-