

УДК 631.15: 633.1 (71)

DOI: 10.31857/S032120680000719-4

УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВА В РЕГУЛИРОВАНИИ РЫНКА ЗЕРНА В КАНАДЕ

© 2018 г. **Е.Е. Григорьева***

Статья поступила в редакцию 9.04.2018.

В статье подробно рассматривается структура зернового подкомплекса Канады и сложившаяся зерновая логистическая инфраструктура, государственное регулирование зерновых перевозок и внешнеторговые аспекты функционирования зерновой отрасли. Особое внимание автор уделяет вопросам регулирования зернового рынка Канады в период существования Канадского пшеничного комитета.

Ключевые слова: *зерновой подкомплекс Канады, экспорт зерна, Канадский пшеничный комитет, Канадская зерновая комиссия, Канадский международный институт зерна, система обработки и транспортировки зерна, государственное регулирование зерновых перевозок.*

Общая характеристика зернового подкомплекса

Канада является страной с развитым зерновым рынком. Группа зерновых культур (пшеница, ячмень, овёс, рожь, кукуруза на зерно) занимает около 15 млн га, или 40% в структуре посевных площадей страны. На производстве зерновых специализируется 20% канадских ферм, большая часть которых (до 62%) находится в степных провинциях страны – Саскачеване, Альберте, Манитобе.

Доминирующее положение среди зерновых культур занимает пшеница (табл.1), до 90% которой производится в прериях западных провинций Канады. Здесь выращиваются преимущественно яровые сорта пшеницы: высококачественная западная канадская красная яровая пшеница (*Canada Western Red Spring, CWRS*) со средним содержанием белка на уровне 14% и твёрдая западная канадская янтарная пшеница дурум (*Canada Western Amber Durum, CWAD*), применяемая в производстве высококачественных макаронных изделий. Пшеница из западных провинций предназначена в основном для экспорта. Доля пшеницы из восточных провинций (Онтарио, Квебек) составляет менее 10%. Здесь выращиваются, главным образом, озимые сорта, используемые на внутреннем рынке страны.

Ячмень, овёс и рожь так же, как и пшеница, преимущественно высеваются в западных степных провинциях Канады. Выращивание кукурузы, практически полностью используемой на внутреннем рынке для производства кормов, сосредоточено в основном в провинции Онтарио.

* ГРИГОРЬЕВА Елена Евгеньевна – кандидат биологических наук, доцент факультета мировой политики ГАУГН. Российская Федерация 121069 Москва, Хлебный пер. 2/3 (grigelena@hotmail.com).

**Производство и экспорт зерновых культур в Канаде
(средние ежегодные показатели в 2012–2016 гг.)**

Культура	Площадь сбора, тыс. га	Урожайность, ц/га	Производство, млн т	Экспорт	
				Всего, млн т	Экспорт к производству, %
пшеница	9 575	32	30,7	20,9	68,1
ячмень	2 422	35	8,5	1,6	18,8
овёс	996	32	3,2	1,6	50,0
рожь	104	28	0,3	0,1	33,3
кукуруза на зерно	1 352	97	13,1	1,2	8,9

Statistics Canada

Долгое время пшеница была абсолютным лидером по посевным площадям среди всех сельскохозяйственных культур. При её выращивании традиционно использовались двухпольные севообороты: пшеница – чистый пар. Однако с 1980-х годов началась диверсификация землепользования: фермеры стали включать в севообороты канолу (сорт рапса с низким содержанием эруковой кислоты), бобовые, другие культуры исходя из экономической целесообразности. Возможность сокращения чистых паров и соответствующего роста посевных площадей под разнообразными культурами сопровождалась широким внедрением минимальной и “нулевой обработки” почв с высевом семян непосредственно в необработанную почву. В последнее десятилетие пшеница высевается на 25–27% всех пахотных земель, в то время как в 1981 г. эта величина соответствовала 40%. В свою очередь, площадь под канолой с 1981 по 2016 г. возросла в 6 раз¹. В 2017 г. посевные площади под канолой и пшеницей практически сравнялись. В настоящее время стремительно растёт производство экономически выгодных специальных культур, таких как чечевица. В 2016 г. было произведено 3,2 млн т чечевицы, что в 2 раза превышает этот показатель в 2011 году.

Несмотря на сокращение посевных площадей под пшеницу, объёмы производства этой культуры находятся на высоком уровне благодаря росту продуктивности. К примеру, урожайность пшеницы с 1981 г. по 2016 г. увеличилась в 1,8 раз, что дало возможность собрать урожай в 2016 г. на 30% больше, чем в 1981 г., при снижении площади посева на 23,8%. Пшеница остаётся главной из выращиваемых в Канаде культур.

Канада считается наиболее стабильным экспортёром зерна среди ведущих поставщиков. В канадском экспорте до 80% приходится на пшеницу (около 15% мирового экспорта). Экспортируются также овёс (до 75% мирового экспорта), ячмень (4%), рожь (32%).

По поступлениям от экспортных продаж пшеница занимает первое место не только среди зерновых культур, но и среди всех экспортных поставок продукции канадского агропромышленного комплекса. В последнее десятилетие Канада

¹ Seeding decisions harvest opportunities for Canadian farmers. Statistics Canada.31.05.2017. Available at: <http://www.statcan.gc.ca/pub/95-640-x/2016001/article/14813> (accessed 08.09.2017).

да экспортировала яровую пшеницу в 90 стран мира, из которых главные – Индонезия, Япония, Мексика, Бангладеш, США. Пшеница дурум экспортируется более чем в 50 стран, при этом основные поставки осуществляются в Италию, Алжир, Марокко.

На экспорт идёт около 70% производимой в Канаде пшеницы (табл. 1). Соответственно от экспортных продаж зависят доходы фермеров, специализирующихся на выращивании этой культуры. Как указывалось выше, пшеница возделывается в основном на западе Канады. Именно поэтому элементы государственной поддержки зернового комплекса исторически связывались, прежде всего, с обеспечением сбыта урожая пшеницы из западных степных канадских провинций. Основным механизмом этого до недавнего времени являлась федеральная монополия на экспорт зерна, существовавшая в виде деятельности Канадского пшеничного комитета.

Роль Канадского пшеничного комитета в регулировании зернового рынка Канады

Канадский пшеничный комитет (далее – КПК) (*Canadian Wheat Board*) – правительственная организация, созданная в 1935 г. В соответствии с законом "О Канадском пшеничном комитете" (*The Canadian Wheat Board Act*) эта организация выполняла функции национального агентства в западных провинциях Канады и на территории Пис-Ривер в Британской Колумбии по закупкам пшеницы и ячменя, их хранению, транспортировке, продаже внутри и за пределами страны. Кормовое зерно, идущее на внутренний рынок, могло быть продано также через КПК или на открытом рынке. Комитет контролировал весь импорт зерна².

Целью торговых операций КПК являлся возврат каждому производителю максимальной цены за его конкретную продукцию (в зависимости от количества и сорта поставленного зерна) при пуловых (объединённых) обезличенных поставках высококачественного зерна на внутреннем и международных рынках. Деятельность КПК базировалась на трёх принципах: организации продаж по принципу "одного окна", использованию схемы ценового пула и государственных гарантий.

Принцип "одного окна" означал, что КПК выступает единственным продавцом пшеницы и ячменя от лица всех фермеров западных провинций Канады.

Схема ценового пула предполагала аккумуляцию доходов от продаж зерна, осуществляемых КПК в течение сельскохозяйственного года (с 1 августа текущего года – по 31 июля следующего года), на четырёх счетах в соответствии с видом проданного зерна (пшеницы, пшеницы дурум, ячменя кормового и ячменя пивоваренного). По окончании года происходили взаиморасчёты с фермерами, зависящие лишь от вида и качества поставленного ими зерна и не зависящие от того, кому и когда было продано это зерно.

Государство гарантировало фермерам получение при поставках зерна в КПК первоначального платежа в размере 75% от прогнозируемых мировых цен на предстоящий сельскохозяйственный год. Государство также давало гарантии на

² Canadian Wheat Board Act. Available at: <http://laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-24/20030101/P1TT3xt3.html> (accessed 08.09.2017).

кредиты, которые КПК мог брать под небольшие проценты для осуществления взаиморасчётов по операциям с зерном.

Канадский пшеничный комитет проводил мониторинг международных зерновых рынков, состояния внутреннего производства (по сортам и классам) и за 5–6 месяцев до начала сельскохозяйственного года формировал коммерческий план, опираясь на цены Миннеапольской зерновой биржи и внося в него изменения по мере поступления новой информации, при этом отдавая предпочтение наиболее выгодным покупателям.

До конца 1990-х годов деятельность КПК контролировалась назначаемыми федеральным правительством комиссарами. В 1998 г. в закон "О канадском пшеничном комитете" были внесены изменения, в соответствии с которыми в правление КПК наряду с пятью директорами, назначаемыми правительством, были введены десять директоров, избираемых производителями западных провинций из наиболее авторитетных фермеров. Премьер-министр назначал также министра, ответственного за деятельность КПК. Традиционно это был министр сельского хозяйства и продовольствия Канады. Текущей деятельностью КПК руководил исполнительный директор, который одновременно был президентом организации и входил в состав совета директоров. Штатное расписание сотрудников доходило до 500 человек. КПК имел штаб-квартиру в Виннипеге (столица провинции Манитоба), а также отделения на территории страны и за рубежом (в Токио и Пекине).

Зерно закупалось у фермеров на основании контрактов на поставку в пределах установленных квот и по начальным ценам, ежегодно определяемым правительством до начала сбора урожая в соответствии с ожидаемой рыночной конъюнктурой. Размер квот зависел от площади обрабатываемой земли на каждой ферме и от общего объёма предложения. Фермеры получали от КПК специальную учётную книгу, куда по мере доставки зерна на элеватор заносились все финансовые операции³. Распределение квот на поставку зерна считалось достаточно эффективным инструментом регулирования зернового хозяйства, позволяющим оказывать существенное воздействие на уровень и структуру производства, поддерживать фермерские доходы практически без использования бюджетных средств и с минимальным финансовым риском.

Уровень оплаты, как отмечалось выше, устанавливался в пределах 75% прогнозируемой цены соответствующего зерна на мировом рынке. С учётом текущей мировой конъюнктуры КПК ежемесячно давал "пуловую" оценку возможных доходов от продажи зерна в конце сельскохозяйственного года (*Pool Return Outlook, PRO*).

В соответствии с контрактом фермеры брали обязательства произвести и доставить в установленный срок на приёмные пункты определённый объём зерна пшеницы или ячменя согласованной разновидности. Предварительную оплату фермер получал в течение 48 часов после доставки зерна на склад. По дополнительному договору с КПК фермер мог хранить зерно в своём сертифицированном зернохранилище, получая гарантированную оплату за хранение зерна.

³ Understanding Grain Marketing: Wheat Board Permit Books, Grain Marketing Contracts and More. Available at: <http://redengine.lawsociety.sk.ca/inmagicgenie/documentfolder/AC1401.pdf> (accessed 08.09.2017).

Окончательный расчёт происходил после продажи зерна на внутреннем и внешнем рынках. Если в конце года поступления от реализации зерна превышали сумму выплат за зерновую продукцию по начальным ценам (включая расходы на транспортировку зерна и содержание административного аппарата), производители зерна получали доплату за реализованную продукцию. Если же сумма общей выручки была недостаточна для покрытия расходов по начальным ценам плюс расходы на транспорт и администрацию, дополнительные выплаты не производились, а дефицит средств КПК восполнялся за счёт займов, полученных под низкий процент и гарантии правительства.

Ограничение оплаты за зерно величиной средней экспортной цены и почти полугодовая задержка окончательного расчёта являлись основным поводом для критики существующей схемы оплаты за экспортное зерно. С учетом этого, начиная с 2000/2001 с/х года КПК стал предлагать производителям пользоваться также схемами оплаты, по которым фермеры могли получить всю сумму, не ожидая окончательных расчётов, предусмотренных первой "пуловой" схемой. По контрактам досрочных платежей фермеры могли получить за сданную продукцию выплаты, основанные на ценах, определённых в рамках 80%, 90% или 100% *PRO*. По контрактам с фиксированной ценой и базовым контрактам предусматривалась оплата с использованием фьючерсных цен Миннеапольской зерновой биржи. По типу форвардных работали контракты, заключаемые на основе ежедневных цен на пшеницу в порту Ванкувера. По новым схемам сразу после поставки своей продукции фермер получал начальную оплату, а через 10 дней производились окончательные расчёты [Mattos and Fryza, 2012].

Логистические функции КПК заключались в процессе приёмки, обработки, хранения и транспортировки закупленного у фермеров зерна для поставки конечным потребителям. Сам КПК непосредственно не владел хлебоприёмными и портовыми элеваторами. Свои торговые операции Комитет осуществлял по контрактам через частные зерновые компании, имеющие в распоряжении собственные элеваторные и портовые мощности. КПК имел также официальный перечень аккредитованных экспортёров – более 20 крупных компаний, которым Комитет доверял экспортировать своё зерно, в основном, на новых, подчас рискованных рынках.

Экспортные поставки КПК осуществлял как в рамках отдельных коммерческих контрактов, так и по долгосрочным межправительственным соглашениям. Для отдельных зарубежных заказчиков федеральное правительство устанавливало кредитные линии и гарантировало оплату продаж, сделанных Комитетом в рамках этих кредитных линий.

В своей деятельности КПК тесно сотрудничает с Канадской зерновой комиссией и Канадским международным институтом зерна. Канадская зерновая комиссия (КЗК) – подотчётное Министерству сельского хозяйства и продовольствия Канады федеральное агентство, созданное в 1912 г. В соответствии с законом "О канадском зерне" (*Canada Grain Act*) КЗК отвечает за установление и поддержание стандартов качества канадского зерна и регулирование транспортировки зерна с целью обеспечить заслуживающую доверия продукцию для внутреннего и экспортного рынков⁴. Среди

⁴ Canada Grain Act. Available at: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/G-10/index.html> (accessed 09.09.2017).

полномочий Комиссии по зерну: проведение инспекции зерна, выдача лицензии элеваторам и дилерам в западных провинциях Канады, регулирование процедурных вопросов при транспортировке и хранении зерна, осуществление контроля зерна непосредственно перед отгрузкой. Выдаваемый комиссией на каждую партию экспортного зерна "Окончательный сертификат" признаётся во всём мире как гарантия качества и количества зерна в данной партии. Созданный в 1972 г. Канадский международный институт зерна – частично финансируемая Министерством сельского хозяйства и продовольствия Канады некоммерческая организация со специализацией по оказанию технической поддержки маркетингу и использованию канадских зерновых через учебные программы.

Монопольное положение КПК на зерновом рынке Канады подвергалось критике как внутри страны, так и за рубежом. Зарубежные оппоненты считали, что Канадский пшеничный комитет, являясь государственным торговым предприятием, проводит несправедливую ценовую политику на внешнем рынке, продавая зерно по субсидированным демпинговым ценам. В частности, в марте 2003 г. была созвана Группа по разрешению споров Всемирной торговой организации (ВТО), где рассматривалась претензия США в отношении соответствия деятельности КПК статье XVII ГАТТ о государственных торговых предприятиях. По результатам рассмотрения было признано, что КПК действует как коммерческая организация в соответствии с нормами ГАТТ [Григорьева Е.Е., 2005: 560].

Следует также отметить, что при вступлении в ВТО Канада зарезервировала за собой право на предоставление экспортных субсидий для пшеницы и пшеничной муки, а также для фуражного зерна, но субсидии по этим группам товаров не предоставлялись [Григорьева Е.Е., 2016b].

Долгое время для производителей пшеницы и ячменя в Западной Канаде деятельность Канадского пшеничного комитета обеспечивала определённое снижение уровня риска за счёт использования системы ценового пула, государственных гарантий по долгам и экспортных кредитов, а также эффективной координации хранения, перевалки, транспортировки и ритмичной поставки зерна на экспорт. КПК имел налаженный в течение 70-ти лет механизм взаимодействия с производителями внутри государства и представлял надёжного партнёра на внешних рынках. С другой стороны, Комитету приписывалась недостаточная прозрачность его ценовой политики, введение ограничений для фермеров самостоятельных действий на рынке.

В конце 2011 г. консервативным правительством Стивена Харпера был представлен и принят законопроект C-18 (*Bill C-18*), также известный как закон "О свободе продаж для фермеров, производящих зерно" (*Marketing Freedom for Grain Farmers Act*). В соответствии с этим законом с 1 августа 2012 г. Канадский пшеничный комитет лишился своей монополии на торговлю зерном⁵. Принятый закон преследовал следующие основные цели:

предоставить возможность фермерам самим принимать решения при сбыте своего урожая;

⁵ PM Celebrates Marketing Freedom for Grain Farmers in Western Canada Government of Canada. 1.08.2012. Available at: <http://laws.justice.gc.ca/PDF/M-1.5.pdf>
<https://www.canada.ca/en/news/archive/2012/08/pm-celebrates-marketing-freedom-grain-farmers-western-canada.html> (accessed 10.09.2017).

удалить регулятивные логистические функции КПК и позволить зерновым компаниям самостоятельно осуществлять контроль над использованием принадлежащей им инфраструктуры;

создать на базе КПК устойчивую коммерческую структуру.

Начиная с 1 августа 2012 г. фермеры сами могли выбирать агентов для реализации своего зерна. Можно также было продолжить воспользоваться услугами КПК с учётом того, что в течение пяти лет правительство гарантировало фермерам выплаты за сданное зерно по существующим в КПК схемам расчётов. Комитет потерял свои исключительные полномочия координации транспортировки зерна. В соответствии с законом ему предписывалось преобразоваться в течение пяти лет из подконтрольной государству структуры в коммерческую организацию или же быть распущенным по истечении этого срока⁶.

После 1 августа 2012 г. название Канадского пшеничного комитета стало использоваться только в сокращённой форме – КПК, что подчёркивало новый статус организации, а вопросами функционирования и реорганизации стал заниматься вновь избранный Совет директоров, члены которого были назначены федеральным правительством. До 2016 г. Совет обязан был представить план приватизации КПК и осуществить её до 2017 года.

КПК не имел крупных собственных активов на момент ликвидации монополии на сбыт зерна. В собственности организации находились здание штаб-квартиры в Виннипеге, около 3400 вагонов-зерновозов и резервный фонд в размере около 200 млн долл.⁷ Для перестройки работы в новых конкурентных условиях правительство предоставило организации одноразовую помощь в размере 350 млн долл.⁸ Поскольку в собственности Комитета не было элеваторных мощностей для операций с зерном, в начале своей деятельности после ликвидации монополии на сбыт зерновых КПК заключал соглашения по перевалке зерна с конкурирующими зерновыми компаниями⁹. Впоследствии для расширения своей логистической инфраструктуры КПК занялся строительством сети новых элеваторов и приобрёл в собственность семь функционирующих элеваторов в западных провинциях Канады, а также портовый элеватор в порту Тандер-Бей (Онтарио)¹⁰.

Для поддержки интереса фермеров к сбыту зерна через КПК в систему закупок по схеме ценового пула, помимо пшеницы и ячменя, были включены канола и полевой горох – культуры, в последнее время ставшие популярными среди производителей¹¹. В 2013 г. для фермеров, поставляющих зерно по контрактам с

⁶ Marketing Freedom for Grain Farmers Act. Available at: <http://laws.justice.gc.ca/PDF/M-1.5.pdf> (accessed 10.09.2017).

⁷ CWB directors fire parting shot over contingency fund Friday // Grainews. 25.11. 2011. Available at: <https://www.grainews.ca/daily/cwb-directors-fire-parting-shot-over-contingency-fund-2> (accessed 10.09.2017).

⁸ Ritz pledges \$350M for CWB transition costs // Grainews. 29.06.2012. Available at: <https://www.grainews.ca/daily/ritz-pledges-350m-for-cwb-transition-costs> (accessed 10.09.2017).

⁹ CWB announces grain-handling agreement with Richardson. 1.08.2012. Available at: <https://www.canadiancattlemen.ca/daily/cwb-announces-grain-handling-agreement-with-richardson> (accessed 11.09.2017).

¹⁰ Cross B. CWB to build new concrete elevator at Pasqua, Sask // The Western Producer. 4.09.2014. Available at: <http://www.producer.com/daily/cwb-to-build-new-concrete-elevator-at-pasqua-sask/> (accessed 11.09.2017).

¹¹ Franz-Warkentin P. CWB branching out into yellow peas. 23.08.2013. Available at: <https://www.agcanada.com/daily/cwb-branching-out-into-yellow-peas> (accessed 10.09.2017).

КПК, стала реализовываться Программа формирования фермерских активов (*Farmer Equity Plan*), позволяющая получить долевое участие в собственности компании, в которую должен был трансформироваться КПК после приватизации. По этой Программе каждая тонна проданного фермерами зерна КПК соответствовала доле стоимостью пять долларов в собственности будущей компании¹².

Окончательная приватизация Канадского пшеничного комитета произошла после объявления в апреле 2015 г. выкупа его контрольного пакета компанией “Джи 3” (*G3 – Global Grain Group*), являющейся совместным предприятием американского зернового трейдера “Бунге лимитед” (*Bunge Ltd.*) и Государственной сельскохозяйственной инвестиционной компании Саудовской Аравии (*The Saudi Agricultural & Livestock Investment Company – SALIC*). Стоимость покупки 50,1% акций составила 250 млн долл. Оставшаяся доля акций, принадлежащих фермерам, перешла в управление траста – Доверительного фонда фермерских акций (*Farmers Equity Trust*). За деятельность траста отвечают три доверенных лица, одно из которых входит в состав Совета директоров новой акционерной компании. Долевое участие фермеров в трасте зависит от поставленного в компанию зерна, учитываемого в рамках Программы формирования фермерских активов. Конечная стоимость траста оценивается в 250 млн долл. По договору “Джи 3” может выкупить акции траста в 2022 г. Таким образом, завершилась реорганизация Канадского пшеничного комитета, на базе которого с 30 июля 2015 г. стала осуществлять свою деятельность частная акционерная компания “Джи 3 Кэнада лимитед” (*G3 Canada Limited*)¹³.

Зерновая логистическая инфраструктура

После ликвидации монополии Канадского пшеничного комитета на торговлю пшеницей и ячменя, выращенных в западных провинциях Канады, логистический ландшафт зернового рынка Канады претерпел изменения. Основными действующими лицами, с одной стороны, стали производящие зерно фермеры, с другой – частные зерновые компании, имеющие в распоряжении собственные элеваторные и портовые мощности и самостоятельно осуществляющие контроль над использованием принадлежащей им инфраструктуры, а также частные железнодорожные компании, осуществляющие непосредственно перевозку зерна.

В Канаде, в отличие от ряда других стран (например, Австралии), практически всё выращенное зерно хранится в хозяйствах. Суммарная ёмкость фермерских зернохранилищ оставляет от 90 до 120% объёма получаемого урожая¹⁴. Это позволяет фермерам выбрать лучшее время для дальнейшей продажи зерна, которое из фермерских элеваторов в соответствии с заключёнными контрактами направляется на линейные (хлебоприёмные) элеваторы компаний, непосред-

¹² Dawson A. Selling to CWB now earns farmers future equity in privatized CWB. 20.09.2013. Available at: <https://www.manitobacooperator.ca/2013/09/20/selling-to-cwb-now-earns-farmers-future-equity-in-privatized-cwb/> (accessed 10.09.2017).

¹³ Guenther L. Farmers keep minority stake in CWB, for now. 15.04.2015. Available at: <https://www.agcanada.com/daily/guenther-farmers-keep-minority-stake-in-cwb-for-now> (accessed 10.09.2017).

¹⁴ The puck stops here! Canada challenges Australia’s grain supply chains. Australian Export Grains Innovation Centre. 2015. Available at: <https://aegic.org.au/wp-content/uploads/2016/04/Canadian-Supply-Chain-Full-Report.pdf>. (accessed 10.10.2017).

ственно осуществляющих торгово-закупочную деятельность (рис. 1). Расстояние от ферм до этих элеваторов в среднем составляет от 50 до 100 км¹⁵.

Рис. 1. Движение зерна от степных ферм к экспортным портам



В настоящее время в западных степных провинциях Канады функционируют 338 линейных элеваторов с суммарной ёмкостью около 7 млн т. Владельцами элеваторной сети являются в основном крупные зерновые трейдеры, такие как "Ричардсон" (*Richardson*), "Каргилл" (*Cargill*), "Витерра" (*Viterra*), которая с 2012 г. является дочерней компанией "Гленкор" (*Glencor*) (табл. 2). Наблюдается постепенная замена широкой сети элеваторов меньшим количеством крупных элеваторов: с 2000 г. по настоящее время число элеваторов снизилось в 2,6 раза.

Практически всё зерно из производственных районов к портовым элеваторам для последующего экспорта транспортируется по железной дороге, что отличает Канаду от других стран. При этом среднее расстояние транспортного "плеча" соответствует 1500 км (табл. 3)¹⁶. В целом, зерновые составляют до 18% общего объёма железнодорожных перевозок по стране.

Таблица 2

Сеть линейных элеваторов в западных провинциях Канады (2015/2016 г.)

Компания	Количество элеваторов	Вместимость элеваторов, тыс. т
"Витерра" (<i>Viterra</i>) дочерняя компания <i>Glencore</i>	70	1852,5
"Ричардсон" (<i>Richardson International</i>)	60	1479,8
"Каргилл" (<i>Cargill Ltd.</i>)	27	700,4
"Париш Хеймбекер" (<i>Parrish and Heimbecker Ltd.</i>)	21	650,8
"Паттерсон грейн" (<i>Paterson Grain</i>)	28	584,5
"Луис Дрейфус" (<i>Louis Dreyfus Company Canada</i>)	10	377,6
"Джи 3 Канада лимитед" (<i>G3 Canada Ltd.</i>)	11	258,1
Другие компании	111	1039,3
Всего	338	6943,0

Составлено по данным *Quorum Corporation*.

Транспортировка осуществляется в основном двумя частными железнодорожными трансконтинентальными компаниями – "Канэдиен нэшнл рейлвэй" (*Canadian National Railway*) – КНР и "Канэдиен пасифик рейлвэй" (*Canadian Pacific Railway*) – КПР, функционирование которых регулируется федеральным зако-

¹⁵ Western Canadian Grain Catchment. Benchmark of Current Grain Flows of Canadian Wheat Board Grains.2013. Available at: [http://www1.agric.gov.ab.ca/\\$Department/deptdocs.nsf/all/sis14460/\\$FILE/grain_catchment_august15_web.pdf](http://www1.agric.gov.ab.ca/$Department/deptdocs.nsf/all/sis14460/$FILE/grain_catchment_august15_web.pdf) (accessed 11.10.2017).

¹⁶ *Al-Katib M.* CTA Review: Grain Transportation: Canada’s Place as a World Leader Today and in the Future. Available at: <http://saskbarleycommission.com/wp-content/uploads/2015/07/A1-Katib.pdf> (accessed 11.10.2017).

нодательством. Протяжённость железнодорожной сети этих компаний в западной части Канады составляет около 24 тыс. км. Свои услуги для перевозки зерна предлагают также подпадающие под провинциальную юрисдикцию региональные железнодорожные линии малой протяженности (*short lines*), располагающие примерно 4,3 тыс. км путей.

Таблица 3

**Среднее расстояние от места производства до порта погрузки
при транспортировке зерна в разных странах**

Страна	Расстояние, км	Метод доставки зерна до порта погрузки (доля в %)
Австралия	200	автомобильный транспорт –50%; железная дорога –50%
Бразилия	200	автомобильный транспорт –90%; железная дорога – 10%
США	765	железная дорога – 60%; автомобильный транспорт и баржи – 40%
Канада	1500	железная дорога – 95%; автомобильный транспорт –5%

Зерно из линейных элеваторов загружается в специальные предназначенные для перевозки зерна вагоны – хопперы, из которых формируются отправляющиеся на экспорт составы. Канадский парк зерновозов составляет 23 833 вагонов¹⁷. Из них около 40% находятся в государственной собственности, остальные – в собственности перевозчиков. Зерновозы, закупленные федеральным правительством еще в 1970–1990 гг., в соответствии с соглашением с Министерством транспорта, используются железнодорожными компаниями КНР (CNR) и КПП (CPR) на безвозмездной основе для перевозки зерна на экспорт¹⁸. Около 1000 вагонов находятся во владении провинциального правительства Альберты. Закупленные правительством Саскачевана в 1981 г. в качестве “стратегических инвестиций” 1000 вагонов, оператором по использованию которых являлась государственная провинциальная корпорация “Саскачеван грейн кар” (*Saskatchewan Grain Car Corporation*), были проданы в июле 2017 г. местным железнодорожным компаниям¹⁹. В перевозке зерна участвуют также вагоны, ранее принадлежавшие Канадскому пшеничному комитету и перешедшие в собственность зерновой компании “Джи 3 Кэнада лимитед”. В настоящее время

¹⁷ Annual Report of the Monitor – Canadian Grain Handling and Transportation System. 2015-2016 Crop Year. Quorum Corporation. Available at: <http://www.grainmonitor.ca/Downloads/AnnualReports/AnnualReport201516.pdf> (accessed 12.10.2017).

¹⁸ Government of Canada Hopper Car Fleet. 2015 Annual Report, Transport Canada. Available at: <http://static.producer.com/wp-content/uploads/2016/08/2015-Government-of-Canada-Hopper-Car-report-English1.pdf> (accessed 12.10.2017).

¹⁹ Three shortlines to buy Saskatchewan’s grain cars. 5.07.2017. Available at: <https://www.canadiancattlemen.ca/daily/three-shortlines-to-buy-saskatchewans-grain-cars> (accessed 12.10.2017).

остро ставится вопрос об обновлении парка вагонов – зерновозов, находящихся в государственной собственности²⁰.

Для перевозки зерна также могут использоваться вагоны, заказываемые фермерами у Канадской зерновой комиссии и отправляемые прямо в порты, минуя линейные элеваторы, с учётом имеющихся соответствующих договоров с покупателями. Фермеры самостоятельно загружают эти вагоны на оборудованных площадках, расположенных преимущественно на местных железнодорожных линиях. В дальнейшем вагоны перемещаются на основные магистрали и транспортируются к портовым элеваторам. Объемы зерна, перевозимые по такой схеме, незначительны – около 2% общего количества²¹. Следует также отметить, что владельцами местных железнодорожных линий и оборудованными местами разгрузки зерна на них в основном являются фермерские кооперативы²².

Портовые элеваторы принимают, взвешивают, обрабатывают и хранят поступающее по железной дороге зерно для последующей отгрузки на рынки сбыта. В настоящее время насчитывается 15 терминальных элеваторов общей емкостью 2,5 млн т (табл. 4).

Таблица 4

Зерновые терминальные элеваторы в портах Канады

Порт	Число элеваторов	Вместимость элеваторов, т
Ванкувер	6	962 960
Принс-Руперт	1	209 510
Тандер-Бей	7	1 157 470
Черчилл	1	140 020
<i>Всего</i>	<i>15</i>	<i>2 469 960</i>

Составлено по данным Canadian Grain Commission.

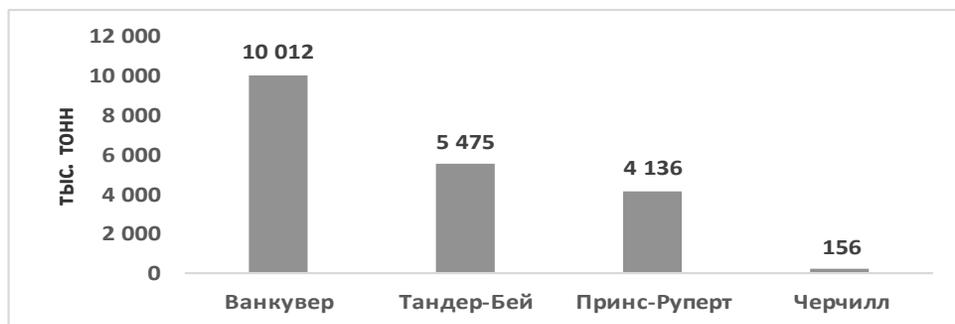
Самое значительное количество зерна отгружается для отправки в страны Азиатского региона с элеваторов, размещённых на Тихоокеанском побережье Канады в портах Ванкувер и Принс-Руперт (рис. 2). Для экспорта в европейские и ближневосточные страны предназначается зерно из элеваторов Тандер-Бей, расположенного на озере Верхнее в начале водной системы Великие озера – река Святого Лаврентия, ведущей к Атлантическому океану. Примечательно, что собственниками большинства портовых элеваторов выступают крупные зерновые компании.

²⁰ Dawson A. Western Canada's publicly owned grain cars need replacing. 24.11.2016. Available at: <https://www.manitobacooperator.ca/news-opinion/news/western-canadas-publicly-owned-grain-cars-need-replacing/> (accessed 12.10.2017).

²¹ Annual Report of the Monitor – Canadian Grain Handling and Transportation System. 2015-2016 Crop Year. Quorum Corporation. Available at: <http://www.grainmonitor.ca/Downloads/AnnualReports/AnnualReport201516.pdf> (accessed 12.10.2017).

²² Franz-Warkentin P. Prairie shortline railways look ahead to new reality. 14.03. 2012. Available at: <https://www.country-guide.ca/daily/prairie-shortline-railways-look-ahead-to-new-reality> (accessed 12.10.2017).

Рис. 2. Объёмы отгруженных на экспорт зерновых в портах Канады



2015–2016 г.

Составлено по данным Quorum Corporation.

Особо следует упомянуть об отгрузках зерна из порта Черчилл – единственно арктического глубоководного морского порта в Канаде (провинция Манитоба), функционирующего с июля по октябрь. Порт обслуживается местной железной дорогой Гудзонова залива. Владеет портом и дорогой американская компания “ОмниТРАКС” (*OmniTRAX*), выкупившая эти активы у канадского правительства в 1997 г. Исторически услугами порта Черчилл пользовался в основном Канадский пшеничный комитет, который имел для фермеров северных регионов Саскачевана и Манитобы специальную Программу хранения для Черчилла, стимулирующую хранение зерна на фермах в зимний период с последующей отгрузкой через порт летом²³. В 2012 г. после ликвидации монополии КПК с целью стимулирования отгрузок зерна через северный порт федеральное правительство выделило 25 млн долл. на пятилетнюю Программу использования порта Черчилл, предусматривающую компенсацию стоимости доставки зерна с его начальной точки до места погрузки в Черчилле в размере 9 долл. за каждую тонну²⁴. Хотя Программа действовала до июля 2017 г., последние отгрузки зерна на экспорт были произведены в незначительных количествах в сентябре–октябре 2015 г. (рис. 2). В настоящее время компания “ОмниТРАКС” ведёт переговоры о продаже порта и железнодорожной ветки консорциуму “Миссинипи рэйл” (*Missinippi Rail Consortium*), представляющему местных коренных жителей²⁵.

С целью повысить эффективность логистической инфраструктуры и развитие конкуренции ведущие зерновые компании уже в 2013–2014 гг. вложили около 760 млн долл. на совершенствование сети линейных и портовых элеваторов. Около 3,8 млрд. долл. потратили две главные железнодорожные компании КНР и КПП на проекты по модернизации железнодорожной сети в западной части

²³ Post-CWB ‘adjustment’ funding pledged for Churchill Posted. 18.10. 2011. Available at: <https://www.agcanada.com/daily/post-cwb-adjustment-funding-pledged-for-churchill> (accessed 12.10.2017).

²⁴ Bedard D. Grain traffic backed to take Hudson Bay route. 14.04.2012. Available at: <https://www.country-guide.ca/daily/grain-traffic-backed-to-take-hudson-bay-route> (accessed 12.10.2017).

²⁵ Cash M. Omnitrax says railway, port deal reached Winnipeg Free Press. 5.06.2017. Available at: <https://www.winnipegfreepress.com/business/railway-churchill-port-sale-to-northern-first-nations-imminent-omnitrax-says-426567641.html> (accessed 12.10.2017).

Канады²⁶. В настоящее время до 82% зерна транспортируется из западных провинций Канады с использованием маршрутных поездов-зерновозов с нерасцепляющимися вагонами²⁷. Длина поездов, состоящих из более чем 100 вагонов, может достигать 2,4 км. Около 40% имеющихся элеваторов уже могут обслуживать подобные поезда²⁸.

Росту высокотехнологичной отгрузки зерна маршрутными поездами будет способствовать и начавшееся строительство элеваторов с системами круговой колеи. Благодаря этой системе состав из 134 вагонов разгружается в течение 8 часов без остановки²⁹. Подобная колея предусмотрена при строительстве нового высокоэффективного зернового терминала в порту Ванкувера компанией “Джи 3 Кэнада лимитед”, наследницей КПК³⁰. В целом можно отметить повышение эффективности системы перевозки и перевалки зерна за последнее время. Так, в 2000 г. средний период нахождения зерна в логистической цепи составлял 68 дней, а в 2015 г. – 42 (табл. 5).

Таблица 5

**Эффективность транспортно-логистической системы
по обработке и перевозке зерна, дни**

	1999–2000 г.	2011–2012 г.	2015–2016 г.
Срок хранения зерна на линейных элеваторах	41,7	27,6	26,1
Время перевозки зерна по железной дороге	7,8	5,6	4,8
Срок хранения зерна на терминальных элеваторах	18,6	13,9	10,9
Всего дней в логистической цепи	68,1	47,1	41,8

Составлено по данным Quorum Corporation.

Цены на зерновом рынке в настоящее время, как и до ликвидации КПК, подвержены сильному влиянию американской Миннеапольской зерновой биржи. Попытки запустить с 2012 г. торги фьючерсными контрактами на пшеницу (мукомольную и твердую) и ячмень на Межконтинентальной бирже в Виннипеге

²⁶ *Arnason R.* Canada’s railways do good job: grain monitor. 11.12. 2015. Available at: <https://www.producer.com/2015/12/canadas-railways-do-good-job-grain-monitor> (accessed 15.10.2017).

²⁷ *Reidy S.* Innovation needed in Canada’s transportation system. 14.04.2017. Available at: http://www.world-grain.com/articles/news_home/World_Grain_News/2017/04/Innovation_needed_in_Canadas_t.aspx?ID={A4E35134-C7E1-41B8-B20C-D978F0030C62} (accessed 15.10.2017).

²⁸ *Hemmes M.A.* Grain Logistics: Recognition of Economic Imperatives in the Canadian Grain Freight Market. 8. 08.2006. Available at: <http://www.quorumcorp.net/Downloads/Presentations/2006Aug8QuorumCorpAgAustraliaPresentation.pdf> (accessed 16.10.2017).

²⁹ *Robinson A.* Larger elevators, smaller rail cars seen in grain’s future. 15.11.2017. Available at: <https://www.manitobacooperator.ca/daily/larger-elevators-smaller-rail-cars-seen-in-grains-future?module=the-latest&pgtype=homepage> (accessed 15.10.2017).

³⁰ *Dawson A.* A look at G3’s proposed new Vancouver grain. 25.11. 2016. Available at: <https://www.manitobacooperator.ca/news-opinion/news/taking-a-look-at-g3s-proposed-new-vancouver-grain-terminal/> (accessed 16.10.2017).

не были успешными и с января 2018 г. были удалены с торговой площадки³¹. Текущие котировки цен на пшеницу в западных провинциях отслеживаются с 2015 г. в системе “ПиДиКью” (PDQ – Price and Data Quotes), созданной и поддерживаемой Комиссией по пшенице Альберты при финансовой поддержке правительства в рамках пятилетнего стратегического плана развития АПК на 2013–2018 гг. “Ускорение роста-2”³².

Регулирование зерновых перевозок

Железнодорожные перевозки зерна в Канаде регулируются государством. Еще в 1897 г. было принято Соглашение “Кроу нест пас” (*Crow Nest Pass Agreement*), в соответствии с которым федеральное правительство предоставляло субсидии на перевозку зерна из прерий западных провинций на экспортные рынки. С 1941 г. действовала Программа содействия перевозке кормового зерна, по которой субсидировалось хранение и транспортировка кормового зерна из прерий в восточные канадские провинции и в Британскую Колумбию с целью стимулировать развитие животноводства [Григорьева Е.Е., 2010].

В связи с обязательствами в рамках Соглашения ВТО по сельскому хозяйству с 1995 г. Канада отменила транспортные субсидии на перевозку зерна. В то же время в соответствии с принятым в 1996 г. законом “О перевозках” (*Canada Transportation Act*) усилилось регулирование тарифных ставок: были установлены максимальные нормы, которые могли использовать перевозчики при транспортировке зерна. В 2000 г. в этот закон были внесены изменения, заменившие регулируемые предельные фрахтовые ставки установлением лимитов на доходы (*Maximum Revenue Entitlement*) железнодорожных компаний от перевозки зерна из западных провинций. Ежегодно Канадское транспортное агентство устанавливает предел максимальных доходов для главных железнодорожных компаний КНР и КПП с учётом эксплуатационных расходов и разумной нормы прибыли. При этом компании самостоятельно определяют тарифы на перевозку зерна, но за превышение установленных лимитов выплачивают штраф, который вместе с суммой сверх предельного дохода, направляется в Фонд зерновых исследований западных провинций (*Western Grains Research Foundation*)³³. Следует отметить, что большинство фермеров и зерновых компаний поддерживают подобную политику ограничения доходов, позволяющую снизить ценовую дискриминацию в условиях слабой конкуренции при железнодорожных перевозках.

Рекордные объёмы урожая в 2013 г. и неблагоприятные климатические условия вызвали сбои в работе железнодорожных компаний КНР и КПП в сезоне 2013/2014 г., не выполнявших заявок на своевременную подачу вагонов-зерновозов. Произошла перегрузка элеваторов и задержка у фермеров со сбытом зерновых. Возможно, система транспортировки не адаптировалась в полной ме-

³¹ Franz-Warkentin P. Canadian barley, wheat futures fade away. 26.10.2017 Available at: <https://www.grainews.ca/daily/canadian-barley-wheat-futures-fade-away> (accessed 30.10.2017).

³² PDQ – Price and Data Quotes. Available at: <http://www.pdqinfo.ca/> (accessed 15.10.2017).

³³ Statistics on the maximum revenue entitlement for western grain. Canadian Transportation Agency. Available at: <https://www.otc-cta.gc.ca/eng/statistics-maximum-revenue-entitlement-western-grain> (accessed 25.01.2018).

ре после ликвидации Канадского пшеничного комитета, одной из функций которого была координация перевозок зерна из западных провинций к портам на отгрузку для экспорта. Подобная ситуация привела к увеличению транспортных затрат, а вместе с тем и производственных издержек фермеров, что явилось причиной резкого роста стоимости перемещения продукции от фермерского хозяйства до пункта отгрузки на экспорт. Эта величина в марте 2014 г. была выше на 200–300%, чем в 2013 г. В результате, по оценкам экспертов, доходы производителей зерна в 2013/2014 сельскохозяйственном году снизились примерно на 2–3 млрд долл.³⁴ В марте 2014 г. в качестве временной чрезвычайной меры правительство издало распоряжение, обязывающее каждую из двух главных железнодорожных компаний перевозить еженедельно не менее 500 000 т зерна. При невыполнении минимального объёма перевозок компании должны были платить штрафы³⁵.

Требование о лимитах перевозок было закреплено в законе С-30 (*Bill C-30*), также известном как закон "О справедливой железнодорожной перевозке фермерского зерна" (*Fair Rail for Grain Farmers Act*), вступившем в силу в мае 2014 г.³⁶ Фактически минимальные требования для перевозки зерна применялись до конца марта 2015 г., причём их величина периодически коррелировалась с учётом сложившейся ситуации и устанавливалась отдельными распоряжениями правительства. При необходимости в соответствии с законом С-30 лимиты перевозок могли быть введены в любое время и после марта 2015 года³⁷.

Принятый с целью ускорить темпы перевозок зерна закон С-30 содержал также положения, стимулирующие конкуренцию среди железнодорожных компаний. Так, от 30 до 160 км была увеличена длина подъездного пути, на который распространяются обязательства перевозчиков по обмену вагонами одной линии железной дороги с другой линией при наличии соответствующего намерения грузоотправителей. При этом тарифы на перецепку устанавливаются непосредственно Канадским транспортным агентством. В законе С-30 определялся также порядок применения так называемых Соглашений об уровне обслуживания, регламентирующих условия выплаты компенсации железнодорожной компанией грузоотправителю при неспособности предоставить соответствующую услугу. Принятый закон наделил Канадскую зерновую комиссию полномочиями быть арбитром при рассмотрении неисполнения обязательств зерновыми компаниями по контрактам с производителями³⁸.

³⁴ Gray R. The Economic Impacts of Elevated Export Basis Levels on Western Canadian Grain Producers. 2.12.2014. Available at: <http://www.saskwheatcommission.com/wp-content/uploads/2015/01/CTA-Submission.pdf> (accessed 25.01.2018).

³⁵ Order Imposing Measures to Address the Extraordinary Disruption to the National Transportation System in Relation to Grain Movement. P.C. 2014-274. Government of Canada. 7.03.2014. March 7, 2014. Available at: <http://gazette.gc.ca/tp-pr/p2/2014/2014-03-26/html/sor-dors55-eng.html> (accessed 25.01.2018).

³⁶ Forge F., Lavoie A. Legislative Summary of Bill C-30: An Act to amend the Canada Grain Act and the Canada Transportation Act and to provide for other measures. Library of Parliament Research Publications. Publication Number 41-2-30-E. 1.04.2014. Available at: <https://lop.parl.ca/rContent/LOP/LegislativeSummaries/41/2/c30-e.pdf> (accessed 25.01.2018).

³⁷ Railways' mandatory minimum grain handles ending. 28.03.2015. Available at: <https://www.agcanada.com/daily/railways-mandatory-minimum-grain-handles-ending> (accessed 25.01.2018).

³⁸ Forge F., Lavoie A. 2014. Op. cit.

Закон С-30 действовал до 1 августа 2017 г. В настоящее время обсуждается новый закон "О модернизации транспорта" (*Transportation Modernization Act*), учитывающий и вопросы зерновой логистики. В частности, планируется оставить в силе положение о пределе максимальных доходов для железнодорожных компаний при транспортировке зерна с учётом инвестиций этих компаний в обновление вагонного состава. Сохранится, очевидно, и правило расширенного использования обмена вагонами между линиями железных дорог при увеличении расстояния подъездного пути до 1200 км, что создаст дополнительную конкуренцию главных железнодорожных компаний, позволяя грузоотправителям договариваться об оптимальных тарифах перевозки³⁹.

Важное значение для повышения эффективности зерновых перевозок имеет своевременное предоставление информации о функционировании всех звеньев логистической цепочки железнодорожных поставок в Канаде. С 2001 г. Министерство сельского хозяйства и продовольствия и Министерство транспорта совместно осуществляют Программу мониторинга зерна. Непосредственно сбором и анализом данных занимается выигравшая тендер на реализацию этой программы частная консалтинговая логистическая компания "Кворум корпорейшн" (*Quorum Corporation*). Особую ценность Программа мониторинга приобрела после ликвидации Канадского пшеничного комитета, представляя основной источник по логистике перевозок зерна из западных канадских провинций в порты для последующего экспорта. Объём данных, подлежащих мониторингу, постоянно увеличивался с целью достичь информационную прозрачность рынка зерновых перевозок. Это было особенно актуально во время транспортного коллапса в 2013–2014 гг. Мониторинг совершенствовался за счёт увеличения частоты предоставления отчётов о местонахождении зерна во время перевозок и возможности отслеживания отгружаемых партий.

В настоящее время для оценки цепочек поставок зерна Программа мониторинга предоставляет временные данные из более чем 1500 показателей, обеспечивая информационную поддержку как правительству, так и всей зерновой отрасли⁴⁰. В дополнение к данной программе в 2015 г. при финансовой поддержке правительства был создан ещё один информационный ресурс – "Аг транспорт коалишн" (*Ag Transport Coalition*), представляющий объединённые усилия ведущих ассоциаций производителей зерновых культур по подготовке текущих данных об использовании вагонов-зерновозов в основных транспортных коридорах⁴¹.

³⁹ Sasitharan K. Federal legislation aims to put grain shippers first. 1.08.2017. Available at: <https://biv.com/article/2017/08/federal-legislation-aims-put-grain-shippers-first> (accessed 02.03.2018); Farmers seek 'urgent' action from Senate on rail service. 1.03.2018. Available at: <https://www.canadiancattlemen.ca/daily/farmers-see-urgent-action-from-senate-on-rail-service> (accessed 02.03.2018).

⁴⁰ Quorum Corporation. Available at: http://www.quorumcorp.net/about_us.html (accessed 12.10.2017).

⁴¹ Ag Transport Coalition. Available at: <http://www.agtransportcoalition.com/index.php> (accessed 12.10.2017).

Внешнеторговые аспекты функционирования зерновой отрасли

Как уже отмечалось, в Канаде не предоставляются субсидии на экспорт зерновых. Для расширения вывоза зерна за границу широко используется система экспортного кредитования. В период функционирования Канадского пшеничного комитета существовало две специальные программы кредитования зарубежных покупателей. По Программе кредитования продаж зерна (*Credit Grain Sales Program*) зерно отпускалось в кредит покупателям, предоставляющим государственные гарантии Центрального банка или Министерства финансов. Ежегодно по согласованию с КПК правительство Канады определяло список таких стран-импортёров, их платёжеспособность и кредитный лимит. Срок возврата кредитов не мог превышать 36 месяцев с момента доставки, кроме того, взимался обычный коммерческий процент за кредит. Для негосударственных коммерческих покупателей предназначалась вторая программа – Продовольственная кредитная линия (*Agri Food Credit Facility*). Правительство Канады совместно с КПК рассматривали индивидуально условия каждой сделки, срок возврата кредитов при этом мог варьировать от 90 до 360 дней. В настоящее время финансовая поддержка экспортёров зерна осуществляется Канадской корпорацией развития экспорта (*Export Development Canada*) в основном через программу страхования дебиторской задолженности (*Short Term Insurance*)⁴². После ликвидации КПК важную роль в развитии экспортных рынков для канадских зерновых играет Канадский международный институт зерна. В организации работы этого института расширилось участие представителей зерновых компаний.

В соответствии с обязательствами в рамках ВТО на ряд поступающих в Канаду товаров, включая пшеницу и ячмень, были введены импортные квоты. Администрированием канадских тарифных квот и их распределением ведаёт Министерство глобальных дел Канады. Заявки на импорт зерновых принимаются от лицензированных канадских компаний-импортёров с использованием на границе принципа "Первый пришёл, первого обслужили" (*First-come, first-served*). Ограничения по тарифным квотам не затрагивают страны, имеющие с Канадой соглашения о свободной торговле, – Чили, Мексика, США. При этом поставки могут производиться в неограниченных количествах [Григорьева Е.Е., 2016а].

Заключение

Государственная поддержка зернового комплекса исторически была направлена на обеспечение сбыта урожая зерновых, прежде всего, пшеницы из западных степных канадских провинций. Долгое время основным механизмом поддержки являлась федеральная монополия на экспорт зерна, осуществлявшаяся Канадским пшеничным комитетом. После ликвидации этой структуры, выполнявшей регулятивные и логистические функции, участники зернового рынка столкнулись с проблемами транспортировки зерна в условиях монополии двух основных железнодорожных канадских компаний. В настоящее время государ-

⁴² World Trade Organization (WTO). Committee on Agriculture. 11 May 2016. G/AG/W/125/Rev.4/Add.2.

ственное регулирование направлено на создание среды, способствующей оптимизации транспортно-логистической системы по обработке и перевозке зерна.

Список литературы

Григорьева Е.Е. 2016а. Вопросы доступа на внутренний рынок аграрной продукции Канады в связи с обязательствами в ВТО // Московский экономический журнал. № 3.

Григорьева Е.Е. 2016b. Использование Канадой субсидий при экспорте продукции агропромышленного комплекса в связи с обязательствами в ВТО // Московский экономический журнал. № 4.

Григорьева Е.Е. 2010. Эволюция аграрной политики Канады // Международный сельскохозяйственный журнал, №1, с. 17–19.

References

Grigorieva E.E. 2010. Evoliutsiia agrarnoi politiki Kanady [Evolution of Canadian Agrarian Policy] // International Agricultural Journal, No. 1, p. 17-19.

Grigorieva E.E. 2016a. Voprosy dostupa na vnutrennii rynek agrarnoi produktsii Kanady v sviazi s obiazatel'stvami v VTO [Support of Canadian Agriculture in the WTO Obligation Context] // Moscow Economic Journal, No.3.

Grigorieva E.E. 2016b. Ispol'zovanie Kanadoi subsidii pri eksporte produktsii agropromyshlennogo kompleksa v sviazi s obiazatel'stvami v VTO [Canada's Use of Agriculture Export Subsidies in the WTO Obligations Context] // Moscow Economic Journal, No. 4.

Mattos F. and Fryza S. Western Agricultural Economics Association Marketing Contracts, Overconfidence, and Timing in the Canadian Wheat Market // Journal of Agricultural and Resource Economics. Number 37, v.3, 2012. p. 469–484.

Agriculture

State Participation in Grain Market Regulation in Canada

(USA & Canada Journal, 2018, No. 8, p. 98-115)

Received 9.04.2018.

GRIGORIEVA Elena Evgenievna – State Academic University for Humanities, World Politics Faculty, 2/3 Khleبنى per., Moscow 121069, Russian Federation. (grigelena@hotmail.com).

The article details the structure of Canadian grain subcomplex and the existing grain logistic infrastructure, state regulation of grain transportation and foreign trade aspects of the grain industry. The author pays special attention to the regulation of the Canadian grain market during the time when the Canadian Wheat Board was functioning.

Keywords: *Canadian grain subcomplex, grain export, Canadian Wheat Board, Canadian Grain Commission, Canadian International Grains Institute, grain handling and transportation system, state regulation of grain transportation.*

About the author:

GRIGORIEVA Elena Evgenievna – Candidate of Sciences (Biology), Assistant Professor.