ЗЕРНОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В. Колосков, науч. сотр., М. Бахтин, асп. Всероссийского института аграрных проблем и информатики им. А.А. Никонова

Можно выделить два основных процесса, характеризующих глобализацию:

1. Интернационализация мировой экономики как результат постоянно расширяющегося взаимодействия национальных экономик, их взаимного проникновения и переплетения приобретает вид транснационализации.

2. Универсализация или гомогенизация экономической жизни, которая под влиянием обмена знаниями, людьми, товарами, культурными ценностями и т.п. всё более тяготеет к единым стандартам, принципам и ценностям.

Очень большое влияние глобализация мировой экономики имеет на мировое сельское хозяйство.

Глобализация несет как положительные, так и негативные последствия для продовольственной безопасности и сельского хозяйства в целом.

Сельскохозяйственная глобализация – это процесс, при котором локальные пищевые системы становятся частью единой пищевой системы, при этом происходит коммодификация, и опромышливание производства и реализации продуктов питания. Этот процесс регулируется международными торговыми договорами и транснациональными корпорациями и вносит большие изменения в традиционные сельскохозяйственные и пищевые системы.

Учитывая ключевое значение зерна в обеспечении продовольственной безопасности страны и значение ее для сельского хозяйства страны в целом, с учетом нарастающего темпа глобализации это значение возрастает, зерновому хозяйству следует придать статус приоритетной отрасли в агропромышленном комплексе, а зерновой рынок должен получить приоритет в государственном регулировании по отношению к другим продуктовым рынкам.

Для эффективного развития зернового производства необходимо формирование адаптированной системы госрегулирования зернового подкомплекса к условиям глобализации, которое должно сопровождаться как расширением сферы взаимодействия и координации между уровнями территориального управления АПК, так и общей интернализацией (межстрановые зерноторговые союза, создание баз данных справочных цен, контроль экспорта).

Для России исследование рынка зерна, в том числе экспорта зерна как одной из составляющих этого рынка, в настоящее время особенно актуально, так как одновременно происходят два взаимосвязанных процесса – изменения российского рынка зерна, связанные с внутренними экономическими реформами, и изменения, связанные с усиливающейся интеграцией в мировую экономику.

Мировой опыт показывает, что экспорт зерна является важной составляющей зернового рынка, одним из инструментов его регулирования. Он обеспечивает поступление валюты, дополнительные рабочие места, повышает эффективность производства, «подтягивает» внутренний рынок к международным стандартам. «Экспортная» ориентация зернового рынка, развитие животноводства позволяет уменьшить различие уровней доходов сельского и городского населения, что создает условия для ускорения социально-экономического развития сельских территорий. В связи с этим возникает необходимость создания новой схемы размещения зернового производства по территории России с учетом «экспортной» ориентации. Для проектирования такой схемы необходимо решить так называемую «транспортную задачу», в результате решения которой можно будет обосновать наиболее эффективные с точки зрения экспортной ориентации варианты размещения зернового производства по территории России.

Таблица 1 – **Объемы перевозок и затраты на перевозку в целом по РФ, за 2008 г.**

Показатели	**Перевезено пшеницы, тыс. т**	**Стоимость перевозки, млн руб.**	**Экспортный потенциал, тыс. т**
Сценарий минимум затрат на перевозку	7851,48	5633,23	62095,8
Фактическое значение за 2008 г.	7325,84	7733,98	65147,1 [1]
Отклонение	525,64	2100,75	3051,3

Рассмотрим постановку данной задачи на примере пшеницы. Основные допущения в данной постановке выглядят следующим образом: в первую очередь удовлетворяется спрос на пшеницу внутри страны, экспорт представлен виде фиктивного потребляющего региона с большими затратами на перевозку; все перевозки осуществляются только при использовании услуг РЖД, а следовательно регионы, не обладающие железнодорожным сообщением с другими регионами в задаче не присутствуют (Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область, Чукотский автономный округ); в задаче не учитываются инфраструктура региона и возникающие с этим ограничения связанные с недостатком мощности хранения и пропускной способностью транспортных путей; в задаче не учитываются запасы прошлых лет.

Задача имеет классическую математическую постановку закрытой транспортной задачи с ограничениями:



$$A_m = \sum_{n=1}^{N} a_{mn} \quad (1),$$

где A_m – запасы груза в m-м пункте отправления, a_{mn} – количество единиц груза, перевозимого из m-го пункта отправления в n-й пункт назначения.

$$B_n = \sum_{m=1}^{M} a_{mn} \quad (2),$$

где B_n – потребность груза в n-м пункте назначения

$a_{mn}>0$ (3)

$$\sum_{m=1}^{M} A_m = \sum_{n=1}^{N} B_n \quad (4).$$

Целевая функция:

$$F = \sum_{m=1}^{M} \sum_{n=1}^{N} c_{mn} * a_{mn} \rightarrow \min$$

где C_{mn} – стоимость перевозки (транспортные затраты) единицы продукта из m-го пункта отправления в n-й пункт назначения.

По результатам решения транспортной задачи на минимизацию затрат на перевозку груза по фактическим данным 2008 г. по Российской Федерации было перевезено груза общим весом 7851,48 тыс. т, с затратами перевозку на стоимость 5633,23 млн руб. Экспортный потенциал Российской Федерации, после удовлетворения потребностей внутреннего рынка пшеницей на пищевые и фуражные цели, составил 62095,8 тыс. т.

По данным из табл. 1, фактический объем перевозок пшеницы за 2008 г. по российским железным дорогам был на 525,64 тыс. т меньше и составил 7323 тыс. т, фактические затраты на перевозку больше на 2100,75 млн руб., фактический экспорт так же меньше на 1650 тыс. т.

При решении задачи на оптимизацию затрат на перевозку происходит кардинальное изменение транспортных потоков внутри страны. Если по факту основными регионами, удовлетворяющими внутренний спрос, являются Волгоградская, Воронежская, Новосибирская, омская, оренбургская, саратовская и тамбовская области, на долю которых приходится более половины всех фактических перевозок зерна и перевозки дифференцированы по многим регионам, то при решении задачи зерно всех этих регионов начинает идти на экспорт, а внутренний спрос на зерно удовлетворяется за счет Красноярского края, Липецкой, Орловской, Рязанской и Тульской областей (около 60%). В результате чего затраты на перевозку снижаются на 2100 млн руб. и при таком кардинальном изменении основных транспортных потоков происходит и кардинальное изменение структуры транспортных перевозок внутри страны.

Внедрение новой схемы размещения зернового производства по территории России потребует значительных инвестиций в инфраструктуру регионов, ориентированных на экспорт зерна.

Источники

1. http://www.ecosinform.ru/userfiles/file/1_64_ec_3_08_new.pdf

2. http://www.kapital-rus.ru/articles/article/6868/

3. *Гольштейн Е. Г., Юдин Д. Б.* Задачи линейного программирования транспортного типа. М.: Наука, ФИЗМАТЛИТ, 1969.

4. *Шикин Е.В., Шикина Г.Е.* Исследование операций. М.: Экономика, Проспект, 2006.

---

[1] Под фактическим экспортным потенциалом, понимаются не реализованная в 2008 г. пшеница, а направленная в запасы.

Назад в раздел

Поделиться...

© «Битрикс», 2001-2006