

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК АГРОПРОДОВОЛЬСТВИЯ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО СЫРЬЯ

*А.В. КАЛУХОВ,
соискатель, ВНИЭТУСХ*

Ключевые слова: государственное регулирование, перевозки, железнодорожный транспорт, продовольствие.

Проблема регулирования перевозок товаров продовольственного назначения имеет исключительно важное значение для обеспечения населения необходимыми продуктами питания. Объективные факторы предопределяют необходимость транспортировки значительного количества агропродовольствия на большие расстояния, что обуславливает социальную значимость развития и совершенствования регулирующих механизмов и инструментов, позволяющих в значительной степени ослабить факторы удалённости мест потребления от основных зон аграрного производства.

Государством в настоящее время принимаются меры, способствующие решению этой проблемы. Так, например, Федеральная служба по тарифам (ФСТ) в декабре 2007 года установила целый

ряд понижающих коэффициентов к тарифам на грузоперевозки скоропортящихся продовольственных товаров железнодорожным транспортом. Причём действие этих тарифов распространяется как на импортируемое продовольствие из стран Средней Азии и Балтии, так и на поставки из Дальневосточного федерального округа. Применение различных тарифов в рамках ФСТ, тем не менее, остаётся недостаточным экономическим инструментом государственного регулирования, поскольку не охватывает все его составляющие. Кроме того, ограниченность результативности данного инструмента обуславливается самой природой указанных тарифов, когда государством в лице ОАО «РЖД» предлагаются льготные тарифы на грузоперевозки продовольствия и компенсируются затраты железной дороги.



111621, г. Москва,
ул. Оренбургская, д. 15;
тел. 8 (495) 700-06-71

Нам представляется, что необходим двойственный подход к решению проблемы регулирования перевозок агропродовольствия. Наряду с **применением льготных тарифов** также экономически целесообразно **компенсировать расходы непосредственных товаропроизводителей сельскохозяйственной продукции и агропродовольствия на перевозку, особенно на дальние расстояния.**

Под государственным регулированием перевозок нами понимается система организационно-экономических механизмов, финансово-кредитных инструментов и мер государственной поддержки, позволяющих национальному товаропроизводителю сельскохозяй-

State regulation, traffic, railway transportation, foodstuffs.

ственной продукции:

- минимизировать издержки на транспортировку;
- повысить доступность для населения отдельных видов продукции (например, бахчевых) вследствие уменьшения доли расходов на транспорт в цене на эту продукцию;
- содействовать рациональному размещению аграрного производства.

Посредством организационного механизма государство решает задачи создания необходимых нормативных и правовых инструментов, позволяющих регламентировать группы сельскохозяйственной продукции, на которые распространяется действие регулирования. Следует особо отметить, что действие данного закона распространяется на все хозяйствующие субъекты села: сельскохозяйственные организации, крестьянские (фермерские) хозяйства, личные подсобные хозяйства, а также хозяйства населения.

Финансовые инструменты государственного регулирования перевозок представляют собой совокупность субсидий и льгот для участников транспортировки продукции села.

Экономические инструменты государственного регулирования воздействуют на ценообразование транспортных услуг, стимулирование притока капитала в развитие специализированного транспорта и др.

Государственная поддержка перевозок ориентирована на компенсацию части затрат на транспортировку сельскохозяйственного сырья и продовольствия, предоставление льготных кредитных ресурсов для оплаты транспортных услуг и др. Без существенного расширения вмешательства государства в процесс формирования системы перевозок, нацеленной на обслуживание нужд и потребностей непосредственных аграрных товаропроизводителей, сельское хозяйство будет оставаться ориентированным на локальные или региональные рынки сбыта, что является существенным тормозом для усиления межрегиональной специализации и концентрации производства сельскохозяйственного сырья и агропродовольствия.

В условиях усиления влияния финансового кризиса появляется потребность в мерах, направленных на значительное повышение роли государства в экономике страны, в том числе в сфере АПК. В настоящее время объективные факторы определяют необходимость отражения в государственном нормативно-правовом законодательном акте – ФЗ РФ «О развитии сельского хозяйства» от 29 декабря 2006 г. – направлений поддержки, связанных с транспортировкой агропродовольствия и сельскохозяйственного сырья. Как известно, в реализуемой Государственной программе развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008-2012 годы, ут-

вержденной Постановлением правительства РФ 14 июля 2007 г. № 446, такие меры также не предусмотрены, тогда как их применение архиважно для развития отрасли сельского хозяйства.

Вследствие увеличения транспортных издержек в структуре себестоимости сельскохозяйственной продукции в начальный период реформ и последующие годы вплоть до настоящего времени наблюдается процесс своеобразной локализации размещения производства отдельных видов сельскохозяйственной продукции, что вступает в противоречие с интересами общества, государства, а также самих аграрных товаропроизводителей. В частности, об этом свидетельствует практика ограничения вывоза производимой продукции для насыщения регионального рынка, а также расширения производства, например, зерновых на фоне ограничения объема их перевозок. Если производство зерна в нашей стране приближается к дореформенному уровню (100-110 млн т), то объем перевозок железнодорожным транспортом отстаёт даже от 1970 года. Тогда он составил 63,8 млн т, а в 2009 было перевезено всего 22,2 млн т.

Столь существенное снижение объема перевозок обусловлено влиянием многих факторов, среди которых немаловажную роль играет и постоянный рост тарифов на перевозки железнодорожным транспортом, оказывающий, в частности, непосредственное влияние на процессы формирования маркетинговой среды в аграрной сфере. Безусловно, государство регулирует тарифы

на перевозку отдельных видов продукции сельского хозяйства, но из сферы его влияния выпала такая составляющая, как поддержка непосредственных аграрных товаропроизводителей, направляющих продукцию железнодорожным транспортом в другие регионы РФ или экспортирующих её за рубеж.

В последние годы оживление экономики, наблюдаемое в нашей стране вплоть до сентября 2008 года, способствовало росту объема перевозок продовольственных грузов по железной дороге. Но при этом он характеризуется относительно слабой динамикой, которую нарушил 2008 год – год начала мирового финансового кризиса, продолжающегося до настоящего времени. В результате в отчетном периоде внутригосударственные перевозки продовольственных грузов по железной дороге уменьшились на 10,7% по сравнению с предыдущим периодом (табл.).

За рассматриваемый период наблюдается снижение темпов прироста перевозок продовольствия по сравнению с базовым периодом – 2004 годом. Если в целом прирост перевозок грузов по железной дороге составил в отчетном периоде 46%, то по продовольственным товарам обнаруживается некоторый спад – на 0,58%. Достаточно высокими темпами прироста перевозок зерна, которые смягчили уменьшение темпов по группе продовольственных товаров в целом. Обращает на себя внимание снижение темпов прироста транспортировки комбикормов, что не может нестораживать ввиду реализации программ, направленных на поддержку развития

Таблица

Объем перевозок продовольственных грузов железнодорожным транспортом

	Внутригосударственные перевозки, тыс. т				
	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всего перевезено	889172,1	928845,3	954158,2	1344239,3	1303739,5
Всего продовольственных грузов	45058	41496,9	41486,3	50152,5	44798,3
Из них:					
зерно	13691,6	11678,7	11775,8	22563,1	19400,1
картофель, овощи, фрукты	537,5	600,9	648,5	693,0	706,0
комбикорма	1530,7	1363,9	1372,4	1399,1	1403,5
Доля продовольственных грузов в общем объеме перевозок, %	5,1	4,5	4,3	3,7	3,4
Доля зерна в общем объеме перевозок продовольственных грузов, %	30,4	28,1	28,4	45,0	43,3
Доля картофеля, овощей и фруктов, %	1,19	1,45	1,56	1,38	1,58
Доля комбикормов, %	3,4	3,29	3,31	2,79	3,13
Темп прироста перевозок, 2004 г. = 100	100,0	4,46	7,31	51,18	46,62
Темп прироста перевозок продовольствия, 2004 г. = 100	100,0	-7,90	-7,93	11,31	-0,58
Темп прироста перевозок зерна, 2004 г. = 100	100,0	-14,70	-13,99	64,80	41,69

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД».

отраслей животноводства.

В теоретическом плане данная тенденция требует осмысления процессов, связанных с регулированием экономики в целом и сельского хозяйства в особенности, поскольку объёмы вывозимых товаров по железной дороге превышают показатели ввозимых грузов из стран ближнего и дальнего зарубежья. Такая же тенденция сохраняется и по продовольственной группе товаров.

Отечественными товаропроизводителями было экспортировано в 2007 году в 26 стран мира свыше 10,2 млн т зерна, что более чем в 4 раза превысило уровень экспорта в тяжёлый 1998 год. На долю основных покупателей российского зерна, среди которых выделяются такие страны, как Египет, Саудовская Аравия, Индия, Азербайджан, Тунис, приходится свыше 63% продаж (рис.). Объём экспортируемого зерна между остальными государствами распределя-

ется в относительно малых долях: от 0,1% до 1,2%. Среди импортеров российского зерна на долю стран СНГ приходилось 13,4%.

Экспорт продукции сельского хозяйства, в частности зерна, экономически оправдан при высоких мировых ценах либо если выполняется государственное соглашение в рамках двусторонних договорённостей между экспортером и импортером зерна.

Проведённые отдельными учёными [1] исследования показали, что транспортировка продовольствия, в том числе по железной дороге, выступает одним из факторов, который определяет конкурентную позицию страны, региона, группы компаний или товаропроизводителя на рынке сельскохозяйственного сырья и продовольствия. Устойчивая тенденция увеличения объёма производства зерна позволила в нашей стране впервые за последние годы рефор-

мирования экономики обеспечить реализацию программы восстановления кормовой базы для животноводства, что предусмотрено в Государственной программе развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008-2012 годы.

Однако обращает на себя внимание практически идентичная динамика темпов роста цен на российское зерно на внутреннем и внешнем рынках. Нам представляется, что это является наглядным свидетельством фактической интеграции отечественного сельского хозяйства в мировую аграрную экономику. Отсюда вытекает, что требования стран – членов ВТО к нашей стране о дальнейших преобразованиях в аграрной сфере являются надуманными и преследуют цель обеспечения конкурентных преимуществ, в том числе ценовых, для зарубежных товаропроизводителей.

Простое сопоставление месячных темпов роста цен на пшеницу 3 класса на внутреннем рынке и экспортных цен показывает их практически полное совпадение за период январь 2005 года – апрель 2008 года. Более того, в 2007 году и в первый квартал 2008 года темпы роста цен на зерно на внутреннем рынке опережали темпы увеличения цен на внешнем рынке. На фоне роста объёма экспорта зерна такая тенденция характеризует, на наш взгляд, стремление отечественных товаропроизводителей – экспортёров зерна закрепиться на рынках различных стран с целью дальнейшего расширения своего присутствия.

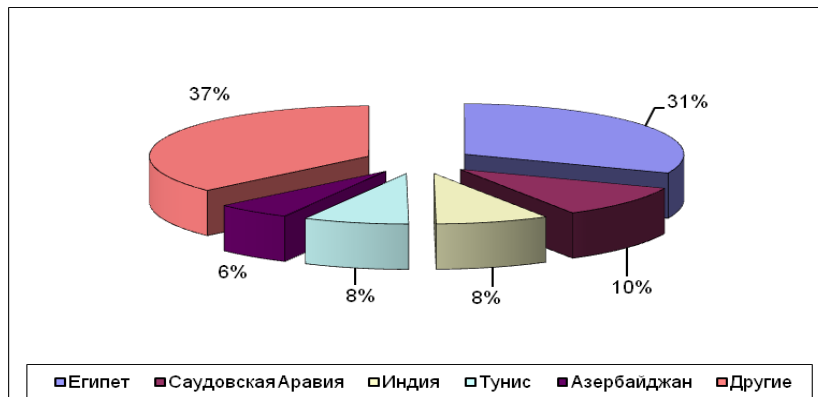


Рисунок. Доля экспорта зерна в 2007 г.

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Литература

Осипов А. Н. Повышение конкурентоспособности продукции зернового производства России (теория, методология, практика). М. : ФГУ РЦСК, 2008. С. 121.