



www.volsu.ru

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ

DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu3.2018.2.6>

UDC 338.48

LBC 65.30; 65.32

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE AGRO-INDUSTRIAL COMPLEX OF RURAL AREAS

Matvey S. Oborin

Perm Institute (Branch) of Plekhanov Russian University of Economics;
Perm State National Research University, Perm, Russian Federation

Abstract. The research aim is to study the condition and prospects of developing the infrastructure of the agro-industrial complex (AIC), to evaluate its impact on the sustainable growth of socio-economic indicators of the region using the case of the Perm region. The research methods include systematic approach, situational analysis, formal and logical method, dialectical method of studying socio-economic processes. The important role of infrastructure in the socio-economic development of regions is revealed. The state of the agro-industrial complex of rural areas contributes to the increase of employment, providing a comprehensive effect for the strengthening of food security, the development of self-sufficiency with the products of domestic production, which have high consumer characteristics. First of all, there is need for the technical equipment of the agricultural machinery industry, since this is one of the key factors of high productivity. The communal infrastructure, affecting the quality of products and sanitary and hygienic working conditions is also of high importance. A special role belongs to transport security, since the quality and availability of transport and logistics networks depends on the effectiveness of marketing activities, supply, optimization and compliance with deadlines. The study of the infrastructure of the agro-industrial complex has revealed a decrease in the rate of modernization associated with the difficult socio-economic situation, taking place against the background of a certain increase in agribusiness indicators in the regions, an increase in the production of certain types of products. The systemic investment process will contribute to improving the quantitative and qualitative characteristics of infrastructure facilities, will entail the development of agro-industrial production, ensuring a decent standard of living, wage growth and employment in rural areas.

Key words: agro-industrial complex, infrastructure, transport, technical equipment, rural areas, agricultural products.

УДК 338.48

ББК 65.30; 65.32

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Матвей Сергеевич Оборин

Пермский институт (филиал) Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова;
Пермский государственный национальный исследовательский университет, г. Пермь, Российская Федерация

Аннотация. Целью исследования является изучение состояния и перспектив развития инфраструктуры агропромышленного комплекса, оценка ее влияния на устойчивый рост социально-экономических показате-

телей региона на примере Пермского края. Методами исследования являются системный подход, ситуационный анализ, формально-логический метод, диалектический метод исследования социально-экономических процессов. Выявлена важная роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии регионов. Состояние агропромышленного комплекса (АПК) сельских территорий способствует повышению занятости, обеспечению комплексного эффекта для укрепления продовольственной безопасности, развитию самообеспеченности продукцией собственного производства, обладающей высокими потребительскими характеристиками. Необходима техническая оснащенность отрасли сельскохозяйственной техникой, от работы которой зависит высокая производительность труда. Важной является коммунальная инфраструктура, влияющая на качество продукции и санитарно-гигиенические условия труда. Особая роль принадлежит транспортной обеспеченности, поскольку от качества и наличия транспортно-логистических сетей зависит эффективность сбытовой деятельности, снабжения, оптимизации и соблюдения сроков производства. Исследование инфраструктуры агропромышленного комплекса позволило выявить снижение темпов модернизации, связанное со сложной социально-экономической ситуацией, происходящее на фоне некоторого роста показателей АПК в регионах, повышению производства некоторых видов продукции. Системный инвестиционный процесс будет способствовать повышению количественно-качественных характеристик объектов инфраструктуры, повлечет развитие агропромышленного производства, обеспечение достойного уровня жизни населения, роста заработной платы и занятости сельских территорий.

Ключевые слова: агропромышленный комплекс, инфраструктура, транспорт, техническая оснащенность, сельские территории, сельскохозяйственная продукция.

Введение. Агропромышленный комплекс (АПК) в настоящий исторический период испытывает разнонаправленное влияние комплекса факторов. Сложная макроэкономическая и геополитическая ситуация привела к концептуальному изменению государственной политики в области регулирования ряда отраслей АПК: реализуются региональные программы по развитию сельского хозяйства; внедряются новые технологии импортозамещения в области производства сельскохозяйственной техники и оборудования; осуществляется разработка социально-экономических мер по поддержке населения сельских территорий. Позиция государства связана с высокой оценкой роли агропромышленного комплекса в обеспечении продовольственной безопасности страны.

Устойчивому росту отраслей, входящих в АПК, препятствует ряд проблем. Первая группа сложностей связана с экономическими особенностями деятельности комплекса: низкий уровень модернизации производства, слабые темпы внедрения управленческих, организационных и маркетинговых инноваций, снижение численности квалифицированных кадров. Вторая группа проблем относится к самим сельским территориям: отток трудоспособного населения в регионы, районные центры, которые экономически более привлекательны; неразвитость бизнес-структур, которые могут обеспечить занятость и удовлет-

ворить спрос в товарах и услугах местных жителей. Исследования показывают, что техническая, коммуникационная и транспортная обеспеченность являются приоритетными при развитии агропромышленного комплекса регионов страны и повышения рентабельности, качества сбыта и роста скорости поставок продукции.

Постановка задачи. Недостаточная инфраструктурная обеспеченность является серьезным ограничивающим фактором в развитии агропромышленного комплекса регионов. Потенциал АПК многих субъектов РФ является значительным, но отсутствие транспортно-логистических сетей, качественных дорог и коммуникаций снижает спрос в пользу более развитых территорий. Возникает необходимость формирования инфраструктуры агропромышленного комплекса, соответствующей потребностям региона и населения, отвечающей требованиям экономической эффективности.

Методы исследования. Системный подход заключается в комплексной оценке влияния инфраструктуры агропромышленного комплекса на сопутствующие отрасли, социально-экономические показатели развития сельских территорий. Ситуационный анализ состоит в учете факторов и условий, оказывающих воздействие на объект исследования в данный период: состояние отрасли, наличие структурных и финансовых проблем, разработ-

ка новых направлений инвестирования в инфраструктурные объекты.

Формально-логический метод направлен на выявление причинно-следственной связи между изучаемым объектом и социально-экономическими показателями территориального развития и устойчивого роста экономики, а также нахождение наиболее перспективных направлений преобразования коммунальной и транспортной инфраструктуры.

Диалектический метод исследования социально-экономических процессов способствует пониманию направлений развития объекта исследования и моделированию показателей, характеризующих устойчивый рост отрасли АПК.

Обсуждение результатов. Актуальность исследований инфраструктурного потенциала территорий подтверждается большим количеством зарубежных публикаций, посвященных данной тематике. Особенности формирования инновационной инфраструктуры представлены в трудах L. Mises [23]; специфика развития отраслевой инфраструктуры охарактеризована в работах S. Asfaw, B. Davis, J. Dewbre, S. Handa & P. Winters [8]; D. Crosby [11]; D.K. Evans & A. Popova [13]. Отдельно следует упомянуть M. Fujita & J.F. Thisse [14], J.V. Henderson [18], исследующих промышленную инфраструктуру регионов, а также M.E. Porter [24], раскрывающих проблемы становления индустриальных парков как актуального направления социально-экономического развития территорий.

Проблемы агропромышленного комплекса, сельского хозяйства, соотношения спроса и предложения являются актуальными, об этом свидетельствует рост количества зарубежных и отечественных публикаций по данному направлению. Ряд авторов рассматривают закономерности роста цен на различные группы сельскохозяйственной продукции, необходимость и методы обеспечения стабилизации: K. Anderson [6; 7], C. Nelgen [7]. Некоторые исследования посвящены роли экономических и геополитических кризисов в изменении конъюнктуры глобального продовольственного рынка, а также в изменении экспортно-импортных ориентиров спроса на продукцию сельского хозяйства: A. Bouët, D. Laborde [9; 10]; D. Headey [16; 17], S. Fan [16];

G. Hochman, D. Rajagopal, G. Timilsina, D. Zilberman [19]. Вопросы протекционизма в сельском хозяйстве и проблемы поставок затрагиваются в трудах D. Laborde, C. Estrades, A. Bouët [22]; S. Evenett [12]. Налогообложение и мультипликативный эффект экономики рынка сельскохозяйственной продукции подробно рассмотрены D. Crosby [11]; P. Giordani, N. Rocha, M. Ruta [15]; J. Kim [20]; J. Korinek, J. Bartos [21].

В России отметим несколько достаточных противоречивых тенденций становления агропромышленного комплекса:

– развитие новых видов сельскохозяйственной техники не получило активного внедрения в производство по причине финансово-экономических проблем в регионах, отдельных предприятий;

– низкая техническая вооруженность труда связана с отсутствием новых квалифицированных кадров, несмотря на рост заработной платы в отрасли;

– увеличение доли пахотных земель сопровождается снижением численности активной части машин, оборудования, техники.

Оценим инфраструктурную оснащенность агропромышленного комплекса сельских территорий РФ по данным официальной статистики за 2016 год. На рисунках 1–3 представлена информация по обеспеченности сельскохозяйственных организаций объектами инфраструктуры.

Более 60 % организаций не имеют подключения к системам водоснабжения, 30 % – к средствам связи. Высокая инфраструктурная отсталость является серьезным препятствием для развития экономических связей агропромышленного комплекса.

Показатели фермерских хозяйств и индивидуальных предпринимателей сельскохозяйственного сектора свидетельствуют, что 4 из 5 хозяйств не имеют подключения к водоснабжению. Представленные данные являются усредненными показателями по России, показывают не критическую ситуацию в стране, а огромной дифференциации в уровне жизни жителей сельских регионов.

В итоговом документе Всероссийской сельскохозяйственной переписи выделены личные подсобные хозяйства и другие индивидуальные хозяйства, их обеспеченность объек-

тами инфраструктуры составляет: 81 % хозяйств подключены к электроснабжению, 28 % имеют автономные источники водоснабжения, 45 % – газифицированы, 15 % имеют телефонную связь.

Обобщив представленную информацию, получаем усредненные показатели инфраструктурного развития предприятий и организаций агропромышленного комплекса РФ на 2016 год:

1. Обеспечены электроэнергией – 66 %.
2. Подключены к сетям водоснабжения – 18 %, имеют автономные источники (водозабор, колодец, скважина) – 25 %.
3. Подключены к газоснабжению – 26 %.
4. Имеют телефонную связь – 45 %.

Рассмотрим обеспеченность сельскохозяйственных организаций сельскохозяйственной техникой (см. рис. 3).

Техническая оснащенность сельскохозяйственных организаций резко снизилась, что на фоне увеличения обрабатываемых площадей является негативным фактором, свидетельствующим об отсутствии возможностей для модернизации и обновления парка техники.

Важным показателем обеспечения развития агропромышленного комплекса является транспортная инфраструктура. Каждый регион имеет свой уровень развития транспортно-логистических сетей и путей сообщения. Степень согласованности и развитости этих систем влияет на экономику региона в целом,

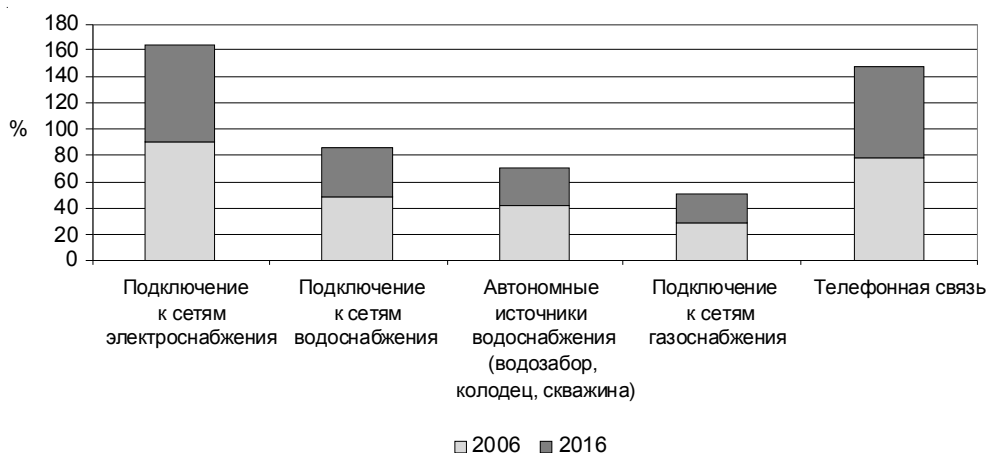


Рис. 1. Обеспеченность сельскохозяйственных организаций объектами инфраструктуры, в % от общего числа хозяйств категории

Примечание. Составлено по: [1].

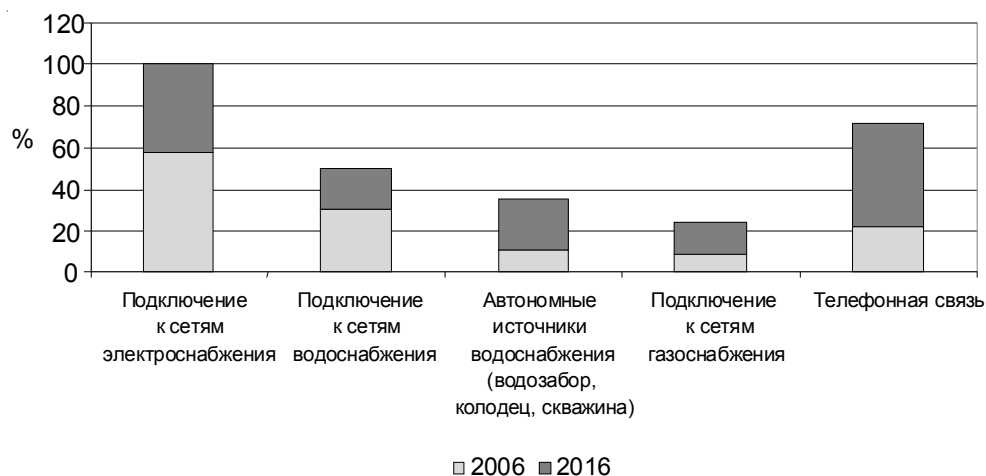


Рис. 2. Обеспеченность фермерских хозяйств и ИП объектами инфраструктуры, в % от общего числа хозяйств категории

Примечание. Составлено по: [1].

поскольку именно транспортная инфраструктура связывает все отрасли региона в единый механизм. Недостаточное обеспечение нарушает взаимодействие отраслей и может снижать темпы социально-экономического развития экономики региона, в том числе агропромышленного комплекса.

Являясь важной частью любого региона, инфраструктура (включая транспортную) обеспечивает сокращение времени перехода от стадии сырья (заготовок) продукции до покупки их конечным потребителем. От развития АПК зависит стоимость, объемы и затраты транспортных услуг, поскольку рациональное расположение объектов определяет оптимальные размеры перевозок [2].

Совершенствование транспортной инфраструктуры вокруг комплексов по переработке и производству сельскохозяйственной продукции позволит повысить уровень финансово-экономических связей между различны-

ми звеньями АПК. Сокращение сроков доставки продукции от одного звена в другой позволит уменьшить денежные потери на транспортировку.

Рассмотрим проблемы транспортной инфраструктуры и ее влияния на агропромышленный комплекс Пермского края. АПК региона можно разделить на следующие составляющие:

1. Земельные ресурсы (свыше 1,7 га пашни).
2. Производство сельскохозяйственной продукции и продовольствия (приоритетом сельскохозяйственного производства является животноводство, поскольку в объеме товарной продукции ее удельный вес составляет 60 %).
3. Рынок сбыта продукции
4. Инфраструктура [4].

Производство сельскохозяйственной продукции в данном регионе за последние 5 лет в целом имеет тенденцию к росту (табл. 1).

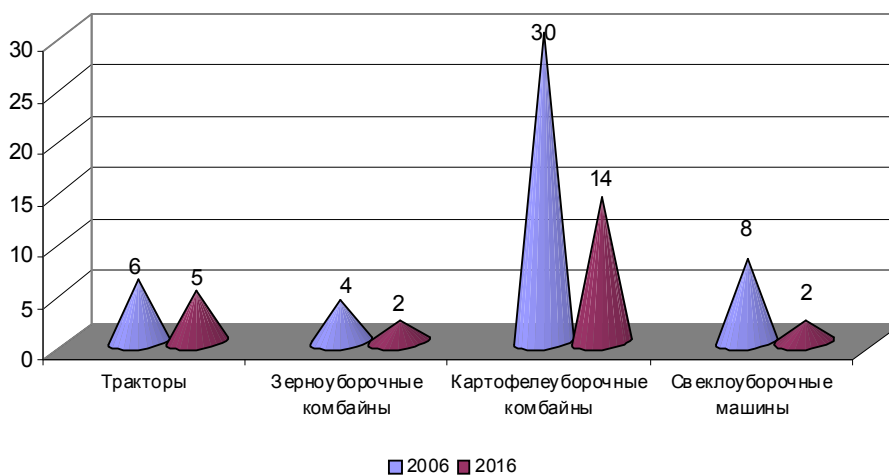


Рис. 3. Обеспеченность сельскохозяйственных организаций сельскохозяйственной техникой (на 1000 тыс. га пашни, шт.)

Примечание. Составлено по: [1].

Таблица 1

Динамика производства сельскохозяйственной продукции Пермского края за 2010–2016 гг.

Категория хозяйств	2010		2014		2016		Изменения	
	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%	абс.	%
Хозяйства всех категорий, в том числе:	30 055,8	100	41 669	100	46 067,3	100	16 011,5	153,3
сельскохозяйственные организации	14 959,3	49,8	21 577,4	51,8	23 287,8	50,6	8 328,5	155,7
хозяйства населения	14 603,2	48,6	18 520,7	44,4	20 527,5	44,6	5 924,3	140,6
крестьянские (фермерские) хозяйства	493,3	1,6	1 570,9	3,8	2 252	4,9	1 758,7	456,5

Примечание. Составлено автором по: [3; 5].

Значительные доли в общем объеме произведенного сельского хозяйства имеют сельскохозяйственные организации и хозяйства населения. Положительным фактором является стабильное увеличение доли крестьянских (фермерских) хозяйств на основе эффективной государственной программы поддержки этой категории производителей, но является незначительной по сравнению с долями сельскохозяйственных организаций и хозяйств населения.

Транспортная инфраструктура в Пермском крае за последние годы характеризуется снижением количества перевозки грузов автомобильным и водным транспортом, ростом перевозок железнодорожным транспортом (табл. 2). Снижение перевозки грузов автомобильным транспортом объясняется ухудшением качества дорог Пермского края, введением системы «Платон» для большегрузных перевозок, что отразилось на АПК региона.

Для определения направлений развития транспорта и АПК Пермского края рассмот-

рим динамику транспортной инфраструктуры по степени развития в регионе транспортных коммуникаций (автомобильных, железных дорог) (табл. 3).

Несмотря на увеличение плотности дорог с твердым покрытием последние 5 лет, их удельный вес в общем объеме автомобильных дорог снижался вплоть до 2016 года. Это является негативным фактором, поскольку именно автомобильные дороги с твердым покрытием представляют собой основу транспортной инфраструктуры, оказывающей влияние на отрасли экономики края, агропромышленный комплекс. Увеличение данного показателя в 2016 г. дает возможность делать оптимистичный прогноз о развитии автомобильных дорог региона.

Несмотря на увеличение объема сельскохозяйственной продукции, ее объем в сопоставимых ценах 2012 г. падает до 2015 года. По сравнению с 2012 г. рост составил лишь на 1,2 %, что говорит о фактическом снижении производства данной продукции. При ана-

Таблица 2

Перевозки грузов по видам транспорта (тысяч тонн)

Виды транспорта	2010	2011	2014	2016	Изменение	
					абс	%
Транспорт, всего	72 811	66 906	57 635	53 525	-19 286	73,5
железнодорожный	40 828	40 117	42 173	41 855	1 027	102,5
автомобильный	25 659	22 627	11 376	9 728	-15 931	37,9
внутренний (водный)	6 324	4 023	4 085	1 942	-4 382	30,7

Примечание. Составлено автором по: [3; 5].

Таблица 3

Динамика развития транспортной инфраструктуры и сельского хозяйства Пермского края

Показатель	Значение показателя по годам					Изм., %
	2012	2013	2014	2015	2016	
Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, км путей на 1000 км ² территории	118	124	128	130	134	113,6
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог	70 %	68 %	68 %	67 %	69 %	
Объем сельскохозяйственной продукции, млн руб.	36 028,5	37 651,8	41 669	46 538	45 944,6	127,5
Индекс, дефлятор ВВП к 2012 году, %	100	107,3	116,2	122,3	126,0	
Объем сельскохозяйственной продукции в сопоставимых ценах 2012 года	36 028,5	35 093,076	35 862,78	38 041,95	36 450,69	101,2
Обеспечение сельскохозяйственных организаций тракторами и комбайнами на 1000 га пашни, шт.	7	6	6	6	6	85,7
Нагрузка пашни на один трактор, га	152	166	168	171	177	116,4

Примечание. Составлено автором по: [3; 5].

лизе обнаруживается, что обеспеченность сельских хозяйств тракторами и комбайнами упала в 2013 г., нагрузка пашни на один трактор возрастает.

В Пермском крае наблюдается противоречивая ситуация: с одной стороны происходит рост некоторых показателей (плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, объем производства сельскохозяйственной продукции), с другой стороны идет рост других важных показателей (удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием, объем производства сельскохозяйственной продукции в сопоставимых ценах). Можно сделать вывод о том, что идет медленное развитие сельскохозяйственного производства региона.

В Пермском крае центральные районы Прикамья (Краснокамский, Пермский и др.) специализируется на высокоэффективных аграрно-промышленных технологиях, пригородном сельском хозяйстве, научно-производственных предприятиях. В пригородах Перми, Кунгура, Соликамска, Краснокамска сосредоточены молочные и мясные комплексы с высоким уровнем механизации.

Рассмотрим уровень сельского хозяйства других регионов Пермского края. Для этого проанализируем количество предприятий АПК на их территории. Сельское хозяйство Пермского края тяготеет к южным районам: Куединский, Октябрьский, Бардымский, Чагинский и др. В этих районах расположено наибольшее число сельскохозяйственных фирм.

При рассмотрении карты дорог Пермского края можно видеть, что к районам, где наиболее развито сельское хозяйство, пролегают крупные магистрали, что говорит о транспортной доступности этих регионов. Поэтому доставка сельскохозяйственной продукции осуществляется по нескольким маршрутам (рис. 4).

Большинство дорог южных регионов находится в плохом состоянии. Согласно последним проведенным исследованиям более 22 % региональных дорог Пермского края находятся в ненормативном состоянии, не соответствуют общепринятым стандартам. Свыше 19 % дорог перегружены большим количеством транспорта, возникает ускоренный

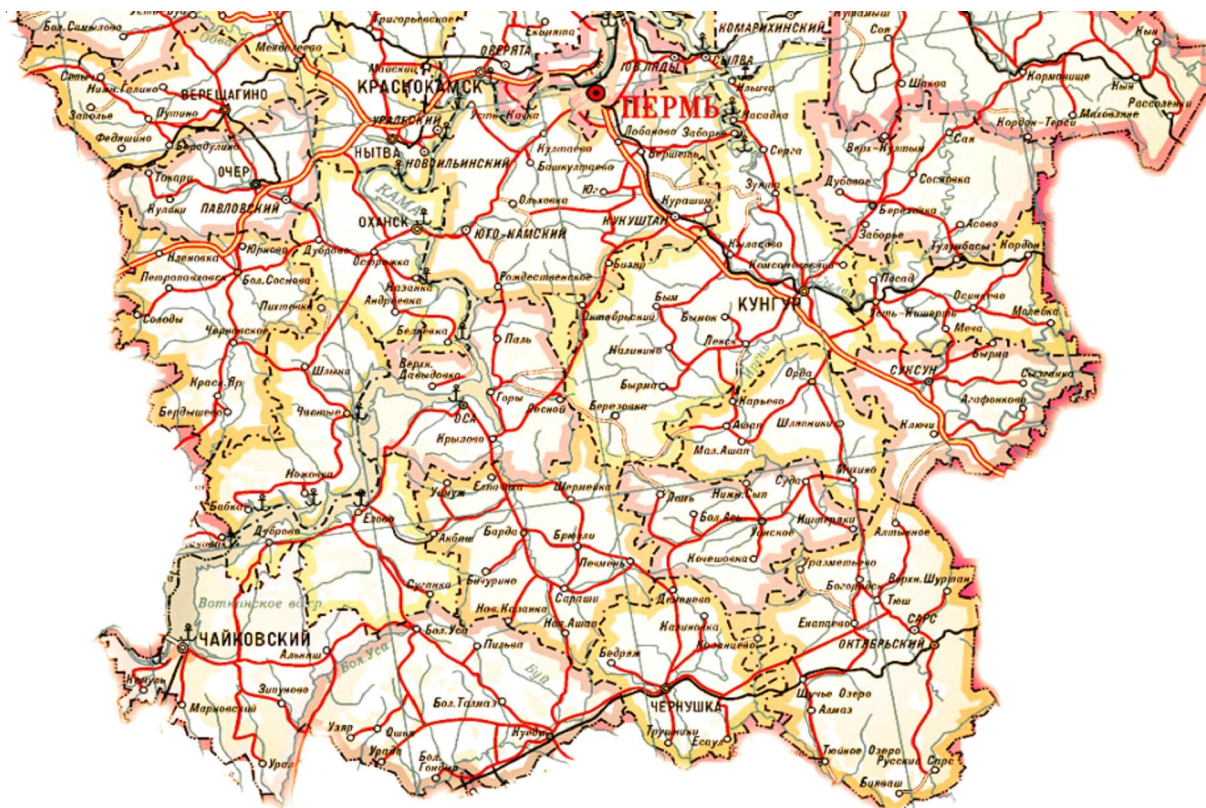


Рис. 4. Карта дорог южных районов Пермского края

износ. С муниципальными трассами ситуация хуже – по официальным исследованиям около 43,8 % из них нуждаются в ремонте.

Обеспеченность дорогами, как основной частью транспортной инфраструктуры Пермского края, слабая, особенно в муниципальных территориях, поскольку большинство сельскохозяйственных предприятий находятся в сельской местности.

Проведенный анализ свидетельствует о сильном влиянии транспортной инфраструктуры на АПК Пермского края, поскольку хорошая обеспеченность различными путями сообщения позволяет развиваться экономике более интенсивно. Транспортно-логистические сети являются ключевым элементом, обеспечивающим взаимосвязь стадий производства и реализации продукции сельского хозяйства. Приоритетными являются автомобильные дороги, потому что перевозка продукции данным видом транспорта наиболее удобная, дешевая и быстрая. Ситуация в Пермском крае свидетельствует о небольшом улучшении транспортной инфраструктуры в последние годы. При значительных бюджетных расходах на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, радикальные изменения отсутствуют. Это может говорить либо о некачественном подборе материалов для строительства, либо о малой обеспеченности дорогами в одном направлении, что приводит к большему износу.

Развитие сельского хозяйства на территории региона имеет устойчивую тенденцию к росту. В крае активно реализуются программы поддержки развития АПК («Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 гг. и на период до 2020 г.»). Поэтому при более интенсивном развитии транспортной инфраструктуры можно говорить о возможности устойчивого роста показателей агропромышленного комплекса.

Необходимость постоянного участия государства в инвестиционной поддержке социального, транспортного и производственного развития сельских территорий должна быть направлена не столько на увеличение отдельных количественных показателей сельскохозяйственного производства, сколько на способность аграрного сектора к расширенному воспроизводству, достижению

более полного удовлетворения социальных потребностей и качества жизни сельского населения, сохранению и приумножению объектов инфраструктуры.

Вывод. Развитие сельскохозяйственных производств повышает экономическую устойчивость хозяйств, снижает риск непредвиденных потерь. Но не во всех регионах климатические и экономические условия позволяют проводить масштабную модернизацию инфраструктуры, равномерного распределения сельхозугодий по территории России достичь невозможно. Развитие сельскохозяйственных производств в отдаленных регионах страны способствует самообеспеченности в рамках федеральных округов, поставке из ближайших регионов страны (вместо импорта от восточных соседей) и активное наращивание экспорта сельхозпродукции.

Сегодня активно проводится модернизация сельскохозяйственных мощностей, изменяется процесс производства, человеческий труд заменяется машинным. В связи с этим повышается риск роста структурной безработицы среди сельского населения, должностные обязанности которого подпадают под автоматизацию. Для предотвращения подобных явлений необходимо заранее способствовать формированию новых рабочих мест.

Решению основных инфраструктурных проблем сельскохозяйственного производства страны может способствовать формирование системы нормативно-правовой и экономической поддержки малого бизнеса; ориентированность государственной политики на самообеспеченность сельхозпродукцией; упрощение системы поставки продукции от производителя к потребителю без потери качества; развитие транспортно-логистических сетей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Всероссийская сельскохозяйственная перепись 2016 года: предварительные итоги. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/sx/vsxp2016/VSHP-2016.pdf (дата обращения: 27.02.2018). – Загл. с экрана.
2. Оборин, М. С. Особенности организации системы природопользования и хозяйствования на курортно-рекреационных территориях / М. С. Обо-

рин // Вестник Дагестанского государственного технического университета. – 2014. – № 4 (Т. 35). – С. 183–192.

3. Пермский край в цифрах. 2017: Краткий статистический сборник // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю. – Пермь, 2017. – 193 с.

4. Трясцин, М. М. Роль и место АПК в развитии экономики региона (на примере Пермского края) / М. М. Трясцин, М. С. Оборин // Вестник АПК Ставрополя. Экономика. – 2015. – № 3 (19). – С. 233–236.

5. Федеральная служба государственной статистики. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 01.02.2017). – Загл. с экр.ан.

6. Anderson, K. Government trade restrictions and international price volatility / K. Anderson // *Global Food Security*. – 2012. – № 1. – P. 157–166.

7. Anderson, K. Trade Barrier Volatility and Agricultural Price Stabilization / K. Anderson, S. Nelgen // *World Development*. – 2012. – Vol. 40, No. 1. – P. 36–48.

8. Asfaw, S. Cash transfer programme, productive activities and labour supply: evidence from a randomized experiment in Kenya / S. Asfaw, B. Davis, J. Dewbre, S. Handa & P. Winters // *The Journal of Development Studies*. – 2014. – 50 (8). – P. 1172–1196.

9. Bouët, A. Differential Export Taxes along the Oilseeds Value Chain / A. Bouët, C. Estrades, D. Laborde. – *Amer. J. Agr. Econ.* – 2014. – 96 (3). – P. 924–938.

10. Bouët, A. Economics of Export Taxation in a Context of Food Crisis A Theoretical and CGE Approach Contribution / A. Bouët, D. Laborde. – IFPRI Discussion Paper 00994. – 2010.

11. Crosby, D. WTO Legal Status and Evolving Practice of Export Taxes / D. Crosby // *ICTSD Bridges*, 2008. – Vol. 12, No. 5.

12. Débat: The 11th GTA Report on Protectionism. Centre for Economic Policy Research, Global Trade Alert ; S. Evenett (ed.). – 2012.

13. Evans, D. K. Cash transfers and temptation goods: a review of global evidence / D. K. Evans, A. Popova. – World Bank Policy Research Working Paper, No. 6886. Washington, DC, World Bank. – 2014.

14. Fujita, M. Economics of Agglomeration Cities, Industrial Location, and Regional Growth / M. Fujita, J. F. Thisse. – Cambridge University Press. – 2002.

15. Giordani, P. Food Prices and the Multiplier Effect of Trade Policy / P. Giordani, N. Rocha, M. Ruta. – IMF Working Paper WP/14/182. – 2014.

16. Headey, D. Anatomy of a crisis: the causes and consequences of surging food prices / D. Headey, S. Fan // *Agricultural Economics*, 2008. – 39. – P. 375–391.

17. Headey, D. Rethinking the global food crisis: The role of trade shocks / D. Headey // *Food Policy*. – 2011. – 36. – P. 136–146.

18. Henderson, J. V. Urban Development. Theory, Fact and Illusion / J. V. Henderson. – New York : Oxford University Press. – 1988. – 242 p.

19. Hochman, G. Quantifying the causes of the global food commodity price crisis / G. Hochman, D. Rajagopal, G. Timilsina, D. Zilberman // *Biomass and Bioenergy*. – 2014. – 68. – P. 106–114.

20. Kim, J. Recent Trends in Export Restrictions / J. Kim // *OECD Trade Policy Papers*, No. 101, OECD Publishing. – 2010.

21. Korinek, J. Multilateralising Regionalism: Disciplines on Export Restrictions in Regional Trade Agreements / J. Korinek, J. Bartos // *OECD Trade Policy Papers*, No. 139, OECD Publishing. – 2012.

22. Laborde, D. A Global Assessment of the Economic Effects of Export Taxes / D. Laborde, C. Estrades, A. Bouët. – *The World Economy*. – 2013.

23. Mises, L. Human Action: a treatise on economic theory / L. Mises. – Moscow, Society, 717. – 2005. – 875 p. (in Russian).

24. Porter, M. E. On competition / M. E. Porter. – Cambridge, MA : A Harvard Business Review Book. – 1998. – 485 p.

REFERENCES

1. *Vserossiyskaya selskokhozyaystvennaya perepis 2016 goda: predvaritelnye itogi* [All-Russian Agricultural Census 2016: Preliminary Results]. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/sx/vsxp2016/VSHP-2016.pdf. (accessed 27 February 2018).

2. Oborin M.S. Osobennosti organizatsii sistemy prirodopolzovaniya i khozyaystvovaniya na kurortno-rekreatsionnykh territoriyakh [Organization of the System of Nature Management and Management in the Resort and Recreational Areas]. *Vestnik Dagestanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, 2014, no. 4 (vol. 35), pp.183-192.

3. Permskiy kray v tsifrakh. 2017: Kratkiy statisticheskiy sbornik [The Perm Region in Figures. 2017: Brief Statistical Collection]. *Territorialnyy organ Federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki po Permskomu krayu* [Territorial Body of the Federal State Statistics Service in the Perm Region]. Perm, 2017. 193 p.

4. Tryastin M.M., Oborin M.S. Rol i mesto APK v razvitiy ekonomiki regiona (na primere Permskogo kraya) [The Role and Place of Agriculture in the Development of the Region's Economy (the Case of the Perm Region)]. *Vestnik APK Stavropolya. Ekonomika*, 2015, no. 3(19), pp. 233-236.

5. *Federalnaya sluzhba gosudarstvennoy statistiki* [Federal State Statistics Service]. URL: <http://www.gks.ru/> (accessed 1 February 2017).

6. Anderson K. Government trade restrictions and international price volatility. *Global Food Security*, 2012, vol. 1, pp. 157-166.
7. Anderson K., Nelgen S. Trade Barrier Volatility and Agricultural Price Stabilization. *World Development*, 2012, vol. 40, no. 1, pp. 36-48.
8. Asfaw S., Davis B., Dewbre J., Handa S., Winters P. Cash transfer programme, productive activities and labour supply: evidence from a randomized experiment in Kenya. *The Journal of Development Studies*, 2014, vol. 50 (8), pp. 1172-1196.
9. Bouët A., Estrades C., Laborde D. Differential Export Taxes along the Oilseeds Value Chain. *Amer. J. Agr. Econ.*, 2014, vol. 96 (3), pp. 924-938.
10. Bouët A., Laborde D. *Economics of Export Taxation in a Context of Food Crisis A Theoretical and CGE Approach Contribution*. IFPRI Discussion Paper 00994. 2010.
11. Crosby D. WTO Legal Status and Evolving Practice of Export Taxes. *ICTSD Bridges*, 2008, vol. 12, no. 5.
12. Evenett S. (ed.) *Débâcle: The 11th GTA Report on Protectionism*. Centre for Economic Policy Research, Global Trade Alert, 2012.
13. Evans D.K., Popova A. *Cash transfers and temptation goods: a review of global evidence*. World Bank Policy Research Working Paper, No. 6886. Washington, DC, World Bank, 2014.
14. Fujita M., Thisse J.F. *Economics of Agglomeration Cities, Industrial Location, and Regional Growth*. Cambridge University Press, 2002.
15. Giordani P., Rocha N., Ruta M. *Food Prices and the Multiplier Effect of Trade Policy*. IMF Working Paper WP/14/182, 2014.
16. Headey D., Fan S. Anatomy of a crisis: the causes and consequences of surging food prices. *Agricultural Economics*, 2008, vol. 39, pp. 375-391.
17. Headey D. Rethinking the global food crisis: The role of trade shocks. *Food Policy*, 2011, vol. 36, pp. 136-146.
18. Henderson J.V. *Urban Development. Theory, Fact and Illusion*. New York, Oxford University Press, 1988. 242 p.
19. Hochman G., Rajagopal D., Timilsina G., Zilberman D. Quantifying the causes of the global food commodity price crisis. *Biomass and Bioenergy*, 2014, vol. 68, pp. 106-114.
20. Kim J. *Recent Trends in Export Restrictions*. OECD Trade Policy Papers, No. 101, OECD Publishing, 2010.
21. Korinek J., Bartos J. *Multilateralising Regionalism: Disciplines on Export Restrictions in Regional Trade Agreements*. OECD Trade Policy Papers, No. 139, OECD Publishing, 2012.
22. Laborde D., Estrades C., Boulт A. *A Global Assessment of the Economic Effects of Export Taxes*. The World Economy, 2013.
23. Mises L. *Human Action: a treatise on economic theory*. Moscow, Society, 2005. 875 p. (in Russian).
24. Porter M.E. *On competition*. Cambridge, MA, A Harvard Business Review Book. 1998. 485 p.

Information about the Author

Matvey S. Oborin, Doctor of Sciences (Economics), Professor, Department of Economic Analysis and Statistics, Perm Institute (Branch) of Plekhanov Russian University of Economics, Gagarina Blvd., 57, 614070 Perm, Russian Federation; Professor of Department of World and Regional Economy, Economic Theory, Perm State National Research University, Bukireva St., 15, 614990 Perm, Russian Federation, recreachin@rambler.ru.

Информация об авторе

Матвей Сергеевич Оборин, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономического анализа и статистики, Пермский институт (филиал) Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, б-р Гагарина, 57, 614070 г. Пермь, Российская Федерация; профессор кафедры мировой и региональной экономики, экономической теории, Пермский государственный национальный исследовательский университет, ул. Букирева, 15, 614990 г. Пермь, Российская Федерация, recreachin@rambler.ru.