

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО ЗЕРНОВОГО РЫНКА

Волконеско Ю.Ю., Афанасьева И.И.

*Ростовский государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону*

Аннотация. Динамичное развитие модели рынка зерна порождает затруднения в процессах институционально-рыночного изменения российской зерновой отрасли. В России перепроизводству зерновых ресурсов необходим рост экспортного потенциала рынка зерновых, физические характеристики которого сталкиваются с инфраструктурными барьерами в области внешних поставок зерна за рубеж. Это положение дел формирует главный барьер на пути перспективного развития отечественной зерновой отрасли, который, в свою очередь, характеризуется многими факторами. Инфраструктурное обеспечение рынка зерновых культур модернизируется не комплексно, что сокращает при несбалансированном развитии отдельных составляющих логистической цепочки в сфере зернопроизводства эффективность экспорта зерновых сельскохозяйственных ресурсов.

На фоне уменьшения привлекательности инвестиций, направленных на совершенствование элементов экспортной инфраструктуры, а также на фоне снижения эффективности управления логистической составляющей на рынке зерна наблюдается совокупность объективных факторов, затормаживающих модернизацию зернового подкомплекса. К повышенному росту доли инфраструктурных расходов на внешние поставки в себестоимости зерна приводят такие факты, как наличие элеваторов с небольшими мощностями, повышенная степень амортизации железнодорожного парка вагонов-

зерновозов, нехватка и физическое устаревание зернохранилищ.

В статье анализируется проблематика функционирования инфраструктуры российского экспорта зерна, обозначаются перспективы ее развития в контексте участия России в международной торговле как ведущего поставщика зерновых ресурсов.

Ключевые слова: *инфраструктурное обеспечение; экспорт зерна; эффективность производства и распределения; товародвижение сельскохозяйственных ресурсов; логистическая модернизация; государственная поддержка; регулятивные меры.*

Наиболее эффективному функционированию отечественного рынка зерна препятствует такая значимая составляющая, как развитость рыночной инфраструктуры в целом и экспортной в частности. Данное обстоятельство составляет существенную проблему при реализации зерновых ресурсов как на территории государства, так и на территории стран за рубежом [1].

Одной из проблем, препятствующих развитию экспорта является удаленность регионов, традиционно выращивающих зерновые культуры, от портов отгрузки, а также концентрация главных портов выгрузки для экспорта в южной и центральной частях страны. Так, наибольшее количество зерна выращивается в ЮФО, ЦФО и в ПФО. Однако на Южном Урале и в Сибири тоже производятся существенные объемы зерновых (примерно 18 млн. тонн). Новороссийск, Ростов-на-Дону и Азов являются основными портами для отгрузки зерновых. Отсюда нетрудно выявить факт, что зерновые культуры (преимущественно пшеница и ячмень) сибирского происхождения экономически нецелесообразно транспортировать в данные порты, а, значит, и нет прибыльности от экспорта в виду высокой цены доставки сибирского зерна. Все-таки важно, что со стороны государства были сделаны попытки изменить

данное положение: были введены субсидии на транспортировку зерновых из Сибири в размере 0,5 от тарифа, и теперь перевозка зерна в стоимостном выражении аналогична стоимости транспортировки из центральной части России. Как итог, с января 2012 года начал развиваться экспорт зерновых ресурсов из Омской, Оренбургской областей, а также с Алтая.

В целях увеличения производительности зерна и, как следствие, экспорта необходима модернизация зернового комплекса, улучшение его инфраструктуры. В первую очередь, стоит выделить важность освоения новых технологий для зерновых хозяйств. В этой связи, стоит рассмотреть обеспеченность материально-технической базой зернового подкомплекса России

Окончательно не сформированная и развитая логистическая организация в зерновой отрасли может также неблагоприятно влиять на транспортировку зерновых ресурсов, что влияет на динамику объема экспорта. Все же, по экспертным оценкам, в России потери зерновых при организации сбыта сравнительно ниже среднемирового уровня.

На сегодняшний день азиатский рынок в виду увеличения численности населения и потребительского спроса на зерно является значимым и перспективным для реализации отечественного зерна. Но тот факт, что на Дальнем Востоке не имеется портового терминала для экспорта зерновых, весьма препятствует взаимодействию с рынком Азии. Наиболее выгодна перевалка зерновых ресурсов лишь в такие близлежащие государства, как Южная Корея, Китай, Тайвань, Япония, и она производится во Владивостоке напрямую через способ вагон-судно. В перспективе возможно изменение данного положения, поскольку «Объединенная зерновая компания» (ОЗК) и Fesco договорились о планах по строительству специализированного зернового

терминала в целях экспорта и транзита зерна китайского происхождения из северо-восточных провинций Китая в южные. Компании подписали соглашение по совместному строительству данного терминала в районе поселка Зарубино в бухте Троицы. В планах предусмотрено исполнение проекта поэтапно: сначала за 2014-2018 гг. будет возведен терминал мощностью до 5 млн. тонн, а затем в 2018-2020 гг. – до 10 млн. тонн. Это поможет появлению всех условий для усиленного развития экспортного потенциала Сибири и Дальнего Востока. Другими словами, зерновые хозяйства указанных округов, где наблюдается профицит зерна, приобретут возможность систематически реализовывать ресурсы.

Помимо дальневосточного зернового терминала, в перспективе ожидается строительство зернового коридора на Дальнем Востоке, что подразумевает под собой возведение логистических мощностей для экспорта зерновых культур посредством участия иностранных (японских) инвесторов. Это поспособствует удвоению объемов экспорта зерновых ресурсов отечественного происхождения. Наряду с этим, важно помнить, что наша страна вывозит зерно сравнительно невысокого качества (ниша России на мировом рынке зерна – пшеница 4-го класса, продовольственное зерно), поэтому экспорт зерна по своей структуре не препятствует внутренним потребностям, а динамика потребления внутри страны особо не влияет на объемы экспорта.

Кроме всего прочего инфраструктура также включает в себя различного рода организации и структуры, занимающиеся обслуживанием рынка АПК в целях его эффективного функционирования. Многочисленные исследования выявили размер доли инфраструктурных затрат в себестоимости зерновых культур, который равняется примерно 30%, и это непосредственно влечет за собой падение закупочных цен для аграриев, а также возрастание цен на

продовольствие. В этом случае необходимо применять практические методы по рационализации хозяйственного взаимодействия элементов производственно-технологической инфраструктуры сельскохозяйственного рынка и региональных производственных, перерабатывающих и сбывающих зерно служб. Такого рода взаимодействие следует организовывать посредством эффективно сбалансированного применения всех средств и получения запланированных итогов в каждом регионе [2].

Под основополагающими способами взаимоотношений понимаются: обеспечение средствами производства (удобрения, тары и пр.), финансово-кредитное обслуживание, производство и переработка, обслуживание материально-технической базы, транспортировка ресурсов различной стадии готовности. Данные процессы реализуются путем таких форм, как договоры (контрактации, субконтрактации), рамочные контракты, лизинг, аутсорсинг, государственный заказ и многие другие кооперативные формы. Именно такое многообразие процессов взаимодействия элементов делает актуальным рассмотрение значимости инфраструктурного обеспечения экспорта зерновой отрасли России.

Среди всех инфраструктурных элементов важно выделить сельскохозяйственные потребительские кооперативы, их влияние на развитие зернового рынка.

В России сосредоточено 5 тысяч 839 сельскохозяйственных потребительских кооперативов, численность – 392 тысячи 420 членов. В числе лучших региональных практик по развитию сельскохозяйственной кооперации значится Липецкая область – 846 кооперативов, Республика Саха (Якутия) - 391 кооператив и Тюменская область – 153. Суммарно же за 2017/18 гг. всеми кооперативами отгружено товаров, выполнено услуг и работ в размере 22, 8

млрд. рублей [3].

Так, например, опыт деятельности саратовского сельскохозяйственного потребительского снабженческо-сбытового (СПСК) кооператива «Союз», созданного в 1999 году, по итогам 2012-2016 гг. показывает увеличение реализации зерновых и прибыли в 3 раза. В стоимостном выражении результаты функционирования СПСК «Союз» возросли со 146 млн. до 434 млн. рублей, при этом доля реализации зерновых культур за указанные годы равна 98,5%. Данная структура не ставит перед собой цель извлечения максимума прибыли, а главное для нее – удовлетворение потребностей членов-пайщиков. Кооператив, работая как посредник с объектами агропроизводственного рынка зерна, берет на себя обязанности по анализу отрасли, поиску покупателей, грузоперевозчиков; оформляет необходимые внешнеэкономические документы, накладные на транспортировку; выполняет таможенные формальности и пр. [4].

Другими словами, деятельность таких сельскохозяйственных кооперативов значительно облегчает деятельность аграриев и способствует сбыту зерновых ресурсов, удовлетворяя при этом, как интересы фермерских хозяйств (реализация зерна и получение прибыли), так и интересы государства по части развития международных торговых отношений и увеличения объемов экспорта.

Значительное количество перевалок зерна было осуществлено через порты Новороссийск, Туапсе, Кавказ (куда идут объемы из малых портов на рейдовую перевалку), малые порты, а также порты Прибалтики и Каспия. Наибольший объем был отгружен за границу через новороссийские зерновые терминалы в размере 18,2 млн. тонн в сравнении с прошлогодними 12,2 млн. тонн. Малые порты Азово-Черноморского бассейна в сумме выгрузили около 16 млн. тонн, годом же ранее было отгружено 10,7 млн. тонн. Существенно возрос объем перевалки в порту Кавказ с 3 млн. тонн в сезоне 2016/17 до 5,2 млн. тонн в

2017/18 гг. Но, поскольку весомая часть объема зерновых пересекает таможенную в малых портах, то по факту именно через порт Кавказ в общей сложности было вывезено 11,8 млн. тонн зерна. Порт Туапсе повысил перевалку на 55% до 2,5 млн. тонн, а порт Тамань - на 19% до 3,9 млн. тонн. Отечественные балтийские порты повысили выгрузку зерновых с 882 тыс. тонн до 971 тыс. тонн, а порты Прибалтики - с 666 тыс. тонн до 1,7 млн. тонн. В совокупности же перевалка зерновых культур через все порты России в 2017/18 сельскохозяйственном году имеет значение в 50,6 млн. тонн, хотя годом ранее оно составляло 32,7 млн. тонн.

В будущем на Юге России грядет строительство терминала в порту Тамань для перевалки зерновых с мощностью 12,5 млн. тонн, а также до 2 млн. тонн прочей аграрной продукции. В 2019 году в Ростовской области начнется реализация трех крупных инвестиционных проектов по строительству морских зерновых терминалов в Азове и Таганроге, и мощность перевалочных пунктов составит 12 млн. тонн зерна в год. Новороссийский комбинат хлебопродуктов, в свою очередь, будет наращивать мощность терминала с 7 млн. тонн до 10 млн. тонн. В г. Азов в период с 2020-2022 гг. планируется возведение терминала АЗТК (ТД «Риф»). На Северо-Западе России в период с 2021-2022 будет реализован проект ГК «Новотранс» в порту Усть-Луги с мощностью перевалки до 6 млн. тонн зерновых, что облегчит отгрузку зерна, идущего через порты Прибалтики. На Дальнем Востоке также намечен уже ранее упомянутый в данном параграфе проект строительства зернового терминала («ОЗК») в порту Зарубино. В Ленинградской области, в г. Приморске на 2022 год запланировано строительство лесного терминала «Фактор» с мощностью перевалки зерна в 2 млн. тонн.

Таким образом, в последующие несколько лет вследствие запланированных проектов на Юге, Северо-Западе и Дальнем Востоке совокупная мощность

портов в перспективе имеет возможность возрасти на 30 млн. тонн и более.

В период сельскохозяйственного сезона 2017/18 объемы поставок зерновых на экспорт по железной дороге тоже увеличились, и с октября 2017-го по январь 2018-го их величина ежемесячно была равна примерно 1,7 млн. тонн, в то время как годом ранее величина варьировалась от 1,1 млн. тонн до 1,5 млн. тонн. В период с марта по апрель 2018 года поставки были уже выше 1,9 млн. тонн. Наибольший объем экспорта по железной дороге был отгружен в апреле, и величина составила 1,94 млн. тонн против 986 тыс. тонн в аналогичный период прошлого года. В общей сложности по железной дороге был осуществлен рекордный объем экспорта с величиной 19 млн. тонн, которая выше значения прошлого сельхозгода в 1,76 раза. По регионам железнодорожные объемы экспорта зерна также показали успехи. Все регионы России, за исключением Северо-Кавказской ж/д, отгрузили на экспорт исторически высочайшее количество зерновых ресурсов. Поволжье с июля по май сезона 2017/18 гг. экспортировало по железной дороге 4,5 млн. тонн зерновых культур, что в 3,4 раза выше значения годом ранее, Центральное Черноземье отгрузило 6,1 млн. тонн, что больше в 2 раза аналогичного прошлогоднего периода, Сибирь — 1,2 млн. тонн (в 6 раз выше), Урал — 642 тыс. тонн (в 4 раза выше). Что касается Юга России, то там доля железнодорожного экспорта зерновых сокращается. Так, в мае 2018 года всего было отгружено на экспорт 8%, хотя годом ранее значение было равно 61%. Также в период сезона 2017/18 гг. увеличивались поставки из Сибири и Урала.

В следующих областях, производящих зерно, за весь сельскохозяйственный год 2017/18 также наблюдаются высокие объемы поставок зерна по железной дороге на экспорт: в Волгоградской - 1,8 млн. тонн (в прошлом году - 679 тыс. тонн), Саратовской - 1,69 млн. тонн (годом ранее - 462 тыс. тонн), Курской - 1,33

млн. тонн, а годом ранее - 562 тыс. тонн), Тамбовской - 1,16 млн. тонн (в прошлом году - 492 тыс. тонн). Кроме того, в Оренбургской области, расположенной далеко от порта, поставки зерна на экспорт составили 494 тыс. тонн, а годом ранее значение равнялось 115 тыс. тонн. В Омской области поставки тоже возросли и составили 396 тыс. тонн (+279 тыс. тонн), в Новосибирской области - 310 тыс. тонн (+301 тыс. тонн). Указанные регионы, за исключением Волгоградской области, пользовались государственной субсидией на компенсацию потерь при транспортировке зерна по железной дороге. Данный факт значительно повлиял на увеличение объемов экспорта. Тем не менее Краснодарский и Ставропольские края показали сниженную динамику поставок зерна на экспорт по сравнению с сезоном 2016/17 гг. Так, за сезон 2017/18 гг. Краснодарский край отгрузил 1,36 млн. тонн (годом ранее – 1,7 млн. тонн), а Ставропольский край – 2,67 млн. тонн (в прошлом сезоне – 3,16 млн. тонн). В целом эффективность отечественного экспорта зерновых культур за сезон 2017/18 гг. на 45% зависит от поставок по железной дороге, это в большей степени позволило увеличить суммарный объем экспорта с 35,3 млн. тонн до 53,1 млн. тонн.

Таким образом, подводя итог данному параграфу, важно отметить, что в России при всем ее огромном экспортном потенциале в зерновой отрасли наблюдаются такие затормаживающие его развитие составляющие, как устаревшая материально-техническая база и инфраструктура рынка зерна в целом; нехватка мощных элеваторов и портов; проблемы с транспортной логистикой. Все это, разумеется, не помогает в полной мере раскрыться потенциалу как производства зерновых культур, так и их экспорта. Следовательно, в России выделяются две основные проблемы экспорта зерновых ресурсов: 1) совершенствование инфраструктурного обеспечения зерновой

отрасли; 2) развитие логистики, ориентация ее на экспорт [5].

Также, важно выделить значимость форм взаимодействия всех элементов инфраструктуры с аграрными производителями. Речь идет о различных институтах и службах, способствующих увеличению реализации зерновых ресурсов в каждом регионе и помощи местным аграриям во внешнеэкономических вопросах транспортировки и оформления зерновых грузов (примером служит функционирование сельскохозяйственных кооперативов, положительно влияющих на эффективное использование и распределение зерновых ресурсов и на развитие экспортного потенциала страны). И только в том случае, когда будет реализовано сбалансированное сочетание всех инфраструктурных объектов, их рациональное размещение и оснащение, инфраструктура зерновой отрасли будет эффективно содействовать увеличению сбыта зерновых культур за рубеж.

По общим итогам сезона 2017/18 гг. экспортная инфраструктура сделала возможными поставки зерна за границу морским путем в количестве более 5 млн. тонн ежемесячно, а по железной дороге – в среднем по 1,7 млн. тонн ежемесячно. Суммарный объем экспорта с 35,3 млн. тонн в 2016/17 сельскохозяйственном году увеличился до 53,1 млн. тонн в 2017/18 гг.

Немаловажен тот факт, что в перспективе экспортная инфраструктура зерновой отрасли России продолжит развитие благодаря действиям государства по части предоставления субсидий и льготных тарифов на перевозку зерна из удаленных от портов перевалки регионов страны. Кроме того, в последующие несколько лет вследствие запланированных проектов на Юге, Северо-Западе и Дальнем Востоке совокупная мощность портов в перспективе имеет возможность возрасти на 30 млн. тонн и более, что существенно повысит экспортный потенциал России.

В целом, исследования в статье, связанные с рассмотрением положения дел на мировом рынке зерна, экспортных объемов зерновых ресурсов России, а также влияния на них инфраструктуры, ее развитости и эффективности, помогли прийти к следующим выводам: 1) на мировом рынке зерновых ресурсов в ряде лидеров по производству и экспорту представлены такие государства, как США, Канада, Австралия, ЕС, Аргентина, на долю совокупного экспорта которых приходится 84% от общего объема мировой торговли; 2) ежегодное увеличение валовых сборов зерновых ресурсов и высокий урожай 2017/18 сельскохозяйственного года также утвердили место России среди ведущих стран мирового агропродовольственного рынка. По объемам экспортных поставок ведущей зерновой агрокультуры – пшеницы наша страна является лидером среди прочих государств.

Как еще один вывод – это то, что инфраструктурное обеспечение отечественной зерновой отрасли имеет существенные недостатки, препятствующие раскрытию в полной мере экспортного потенциала страны. Таким проблемами считаются:

- устаревшая и требующая модернизации материально-техническая база зернового хозяйства;
- окончательно не сформировавшаяся логистическая система, которая позволила бы без дополнительных рисков, финансовых затрат и потерь различных ресурсов транспортировать зерно внутри страны и поставлять его на экспорт;
- более эффективное содействие государства региональным аграрным производителям.

Кроме указанной проблематики, инфраструктурное обеспечение экспортоориентированной зерновой отрасли неразрывно связано с вопросами

обеспечения продовольственной безопасности.

Стратегической целью продовольственной безопасности является обеспечение населения страны продукцией, соответствующей внутреннему спросу по критерию качества и количества [6].

Как отмечают некоторые авторы, «ответственность за обеспечение данной цели, сформулированной в Доктрине, лежит на региональных органах власти, самостоятельно разрабатывающих программы продовольственного обеспечения в зависимости от экономической структуры и возможностей региона. Для регионов очень важно полное и гарантированное обеспечение всего населения и каждого гражданина региона безопасной сельскохозяйственной продукцией, рыбной и иной продукцией из водных ресурсов и продовольствием. Поскольку обеспечение продовольствием представляет собой основное условие повышения благосостояния и качества жизни населения, продовольственная безопасность выступает как один из основных факторов общественно-политической стабильности в регионе» [7].

Безусловно, в России наблюдаются улучшения и продвижения по вышеуказанным проблемам. На сегодняшний день правительством РФ предоставляются субсидии на перевозку и транспортировку зерна по железной дороге из удаленных от портов регионов, что значительно позволило повысить экспортные объемы поставок зерна. В перспективе же запланировано строительство ряда объектов инфраструктуры зернового подкомплекса, что существенно поспособствует стране выйти на качественно новый уровень в международной торговле зерном.

Таким образом, рассуждения и исследования в статье подводят к общему итогу о том, что действующая на данный момент система государственного воздействия на совершенствование зерновой отрасли требует дальнейшего

комплексного развития. Такой механизм регулирования рынка зерна должен учитывать функционирование российских сельскохозяйственных производителей в условиях открытости экономики [8].

Литература

1. Сучкова Н.Р. Анализ современного состояния инфраструктуры агропроизводственного рынка зерна / Н.Р. Сучкова, Г.Г. Крючков // Научное обозрение: теория и практика, 2017. - № 6. - С. 44–52.

2. Белокопытова Л.Е. Методологический подход к исследованию организационно-экономических механизмов рыночных отношений в АПК региона / Л.Е. Белокопытова, Н.Р. Сучкова, Г.Г. Крючков // Научное обозрение: теория и практика, 2017. – № 1. – С. 43–50.

3. Ассоциация крестьянских (фермерских) хозяйств и сельскохозяйственных кооперативов России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.akkor.ru/>

4. Павленко И.В. Процессы интеграции и кооперации – вектор развития регионального агропромышленного комплекса / И.В. Павленко, Г.А. Ермакова, Д.В. Сердобинцев // Региональные исследования / Смоленский гуманитарный университет. – Смоленск, 2017. – С. 81–90.

5. Агапкин А.М. К вопросу о зерновых злаковых культурах, оценке качества и производстве зерна / А.М. Агапкин // Евразийское Научное Объединение, 2017. - Т.1.№1(23). - С 103-106.

6. Указ Президента Российской Федерации от 30 января 2010 г. N 120 "Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации" // Российская газета - Федеральный выпуск №5100 (21).

7. Мамаева А.М. Актуальные проблемы обеспечения продовольственной безопасности в Республике Дагестан [Электронный ресурс] // А-фактор: научные

А-фактор: научные исследования и разработки (гуманитарные науки)
№3, 2019. – раздел: экономические науки
www.a-factor.ru

исследования и разработки (гуманитарные науки). – 2019. – № 2. – Режим доступа: <http://www.a-factor.ru/archive/item/80-aktualnye-problemy-obespecheniya-prodovolstvennoj-bezopasnosti-v-respublike-dagestan>.

8. Зюкин Д.А. Значение государственного регулирования в развитии зернового хозяйства / Д.А. Зюкин, И.И. Стёпкина // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии, 2016. – № 5. – С. 23-26.

MODERN PROBLEMS AND PROSPECTS OF RUSSIAN EXPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF GRAIN MARKET

Volcanesko Yu. Yu., Afanasyeva I. I.

Rostov state University of Economics (RINH),

Rostov-on-don

Annotation. The dynamic development of the grain market model creates difficulties in the processes of institutional and market changes in the Russian grain industry. In Russia, the overproduction of grain resources requires the growth of the export potential of the grain market, the physical characteristics of which face infrastructure barriers in the field of external grain supplies abroad. This state of Affairs forms the main barrier to the long-term development of the domestic grain industry, which, in turn, is characterized by many factors. Infrastructural support of the market of grain crops is not modernized comprehensively, which reduces the unbalanced development of individual components of the logistics chain in the field of grain production efficiency of export of grain agricultural resources.

A reduction in the attractiveness of investments, aimed at improving elements of the export infrastructure, as well as the decline of efficiency of management of logistics on the grain market observed a set of objective factors that slow down the modernization of the grain subcomplex. To increased an increase in the share of

infrastructure spending on external supplies in the cost of grain lead such facts as the existence of silos with small capacity, high degree of depreciation of the railroad grain cars, a lack of physical aging silos.

The article analyzes the problems of functioning of the infrastructure of Russian grain exports, identifies the prospects for its development in the context of Russia's participation in international trade as a leading supplier of grain resources.

Key words: *infrastructure provision; grain export; production and distribution efficiency; agricultural resources commodity movement; logistic modernization; state support; regulatory measures.*

References

1. Analysis of the current state of the infrastructure of the agricultural grain market / N. R. Suchkova, G. G. Kryuchkov // Scientific review: theory and practice, 2017. - No. 6. – P. 44-52.

2. Belokopytova L. E. Methodological approach to the study of organizational and economic mechanisms of market relations in the agro-industrial complex of the region / L. E. Belokopytova, N. R. Suchkova, G. G. Kryuchkov // Scientific review: theory and practice, 2017. - No. 1. - P. 43-50.

3. Association of peasant (farmer) farms and agricultural cooperatives of Russia [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.akkor.ru/>

4. Pavlenko I. V. processes of integration and cooperation-vector of development of regional agroindustrial complex / I. V. Pavlenko, G. A. Ermakova, D. V. Serdobintsev // Regional researches / Smolensk humanitarian University. - Smolensk, 2017. – P. 81-90.

5. Agapkin A.M. On the issue of cereal crops, quality assessment and grain production / A.M. Agapkin // Eurasian Scientific Association, 2017. - Vol. 1. (23). – P. 103-106.

А-фактор: научные исследования и разработки (гуманитарные науки)

№3, 2019. – раздел: экономические науки

www.a-factor.ru

6. The decree of the President of the Russian Federation of January 30, 2010 N 120 "about the statement of the Doctrine of food safety of the Russian Federation" // the Russian newspaper - Federal issue No. 5100 (21).

7. Mamaeva a.m. Actual problems of food security in the Republic of Dagestan [Electronic resource] // A-factor: research and development (Humanities). – 2019. - No. 2. – Mode of access: <http://www.a-factor.ru/archive/item/80-aktualnye-problemy-obespecheniya-prodovolstvennoj-bezopasnosti-v-respublike-dagestan>.

8. Zyukin D. A. the Importance of state regulation in the development of grain farming / D. A. Zyukin, I. I. stepkina // Bulletin of the Kursk state agricultural Academy, 2016. - No. 5. - P. 23-26.