

С Т Е Н О Г Р А М М А

парламентских слушаний на тему "Актуальные вопросы транспортировки, хранения, переработки и реализации сельскохозяйственной продукции"

17 октября 2018 года

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Уважаемые коллеги! Подошло время начала нашей работы. Все приглашенные подошли. Мы можем начать нашу работу.

У нас такое предложение: заседание – не более двух часов, доклад – не более семи минут, выступление – пять минут и выступление в дискуссии – три минуты. Я прошу соблюдать регламент, чтобы все успели высказаться.

Тема наших парламентских слушаний – "Актуальные вопросы транспортировки, хранения, переработки и реализации сельскохозяйственной продукции". Тема очень важная, особенно в рамках того поручения, которое дал Владимир Владимирович Путин в своих выступлениях в плане увеличения экспорта продовольствия практически в два раза. Мы уже сейчас видим, что одна из основных проблем на этом пути – это сельскохозяйственная логистика. Давно уже мы говорим по этой теме, но, к сожалению, системно пока ничего не сделано. Поэтому мы разработали проект рекомендаций по итогам наших парламентских слушаний, я прошу всех их посмотреть и до 25 октября сделать свои замечания, чтобы мы в окончательном виде их приняли.

Понятно, что сельскохозяйственная логистика в рамках такой огромной страны, как Россия, имеет региональные особенности. Я только вчера был в Краснодаре. Там, например, 100-процентное обеспечение хранения зерна, причем в основном это хранение самими же производителями. Таких регионов у нас в стране, к сожалению, не так много, и поэтому вопрос сохранения, хранения и подработки сельскохозяйственной продукции достаточно остро стоит практически в большинстве регионов нашей страны.

Также у нас стоит вопрос развития транспортного сообщения. Пресловутая тема — нагрузка на ось. Когда я непосредственно занимался сельским хозяйством, мы считали, что мы имели в транспортной составляющей проигрыш перед европейскими производителями в районе 40 процентов. Считается очень просто. У нас нагрузка на ось — 6 тонн на ось, а на ряде дорог — 8 тонн на ось. Сейчас практически вся Европа возит продовольственную продукцию 30–36-тонными прицепами или фурами. Соответственно, мы полную нагрузку обеспечить не можем — и тут же начинаем проигрывать западным производителям.

К сожалению, эту проблему так никто и не ставит. Дорожники защищают свои дороги (наверное, это правильно), а при этом нам говорят о том, что в сельском хозяйстве (правда, сейчас уже в меньшей степени) у нас производительность труда ниже и мы неконкурентоспособны. Мы были бы конкурентоспособны, если бы вся инфраструктура государства у нас соответствовала инфраструктуре тех стран, с которыми мы должны конкурировать. К сожалению, пока это не так. И вопрос нагрузки на ось, я считаю, все-таки надо нам перед Минтрансом ставить и разрешить хотя бы в периоды активного сбора урожая пересмотреть в отношении сельхозперевозок данные нормативы. Тем более что обычно это

происходит в период, когда, в общем-то, особой опасности для дорог нет. Поэтому тоже предлагаю эту тему обсудить.

Также железнодорожное сообщение. Все мы знаем, что уже более полутора лет назад было принято решение о списании вагонов для перевозки зерна. Вместо того чтобы провести их ремонт и продлить срок их службы на 5–10 лет, что в принципе сделали в Казахстане, мы по непонятным причинам списали эти вагоны. В результате у нас возник огромный дефицит вагонов для перевозки зерна, мы перевозим в контейнерах, еще как-то. Зачем это нужно было делать — непонятно. По-видимому, здесь надо понять и лоббистские возможности производителей вагонов. Но интересы одного производителя, каким бы он крупным ни был, все-таки, наверное, стоят не в приоритете по отношению к интересам всей страны. Например, в моей Курганской области сельхозтоваропроизводители были вынуждены купить вагоны и сами возить зерно. Причем вагоны купить было невозможно, так как за ними большая очередь, и приходилось мне подключаться, чтобы они эти вагоны все-таки купили. Но тем не менее я считаю, что каждый должен заниматься своим делом: железная дорога — перевозить зерно, а крестьяне — выращивать это зерно. Мы возвращаемся к такому, скажем так, не очень эффективному распределению труда, и это существует. Поэтому я тоже предлагаю отметить эту тему.

Я в свое время писал обращения в Минпромторг и РЖД с просьбой о продлении срока работы этих вагонов, на что мне ответили, что дефицита вагонов нет и у меня ошибочная информация, и наши РЖД ("Русагротранс") могут предоставить вагоны в необходимом количестве, и наши производители способны полностью заменить выбывающие вагоны. Когда общаешься с сельхозтоваропроизводителями, слышишь о совершенно другой

ситуации. Поэтому я предлагаю эту тему тоже обсудить. Я смотрел рекомендации, там это упоминается, но, мне кажется, это надо сделать более детально.

Далее – создание сети ОРЦ. Я в свое время, восемь лет назад, первую записку написал еще на Зубкова, когда он был вице-премьером и курировал сельское хозяйство, но воз и ныне там. Минсельхоз, как мне кажется, разработал в 2015 году очень хорошую программу развития ОРЦ, но, к сожалению, дальше документов это все не сдвинулось. Больше того, насколько я слышал (нам представитель Минсельхоза еще объяснит эту ситуацию), компенсация капитальных затрат по строительству ОРЦ на сегодняшний день будет прекращена. У нас в течение двух лет это происходило. Деньги, правда, небольшие, там, 600 миллионов в год, но тем не менее, конечно, это стимулировало частный бизнес вкладываться в ОРЦ. Поэтому на сегодняшний день сети ОРЦ так и не создано. Каждый регион пытается создать свой ОРЦ, у каждого свое видение. Все проекты, которые я видел, ошибочные. У нас всегда смешивают одно с другим, туда включают и глубокую переработку, и хранение, и все что угодно. Во всем мире ОРЦ – это только распределение товара, либо создание из мелких партий крупных товарных партий, либо, наоборот, рассредоточение крупной партии на мелкие и средние. У нас же пытаются решить все вопросы одним махом, в результате такой ОРЦ работать не будет. Поэтому программы создания сети ОРЦ у нас нет.

Более того, все мы помним Советский Союз (я сам работал в стройотрядах), у нас тогда были разработаны типовые решения по коровникам, сельским клубам, сельским больницам, школам и так далее, и тому подобное. И эти проекты были достаточно хорошо проработанными на тот период. И в результате все, кто их строил, в

общем-то, получили то, что хотели, и минимизировали свои затраты. У нас до сих пор нет типовых решений по ОРЦ, хотя весь мир так работает, при том что всего лишь нужно три типовых решения. Я предлагаю это тоже рассмотреть на нашем заседании.

И последнее. В тех рекомендациях, которые вы видели, возможно, достаточно много вопросов, которые, может быть, не совсем связаны с логистикой. Тем не менее мы опросили 40 регионов, профильные союзы и госструктуры, поэтому мы посчитали нужным основные моменты все-таки отразить в решении. И потом надо будет понять, что нам оставить, а что оставить на следующее заседание.

Продолжаем нашу работу. Я хотел бы предоставить слово Тимченко Вячеславу Степановичу. Пожалуйста.

В.С. ТИМЧЕНКО

Спасибо, Сергей Федорович.

Уважаемые коллеги, добрый день! Я целиком и полностью разделяю мнение Сергея Федоровича о том, что у нас очень много проблем в сфере переработки, транспортировки и реализации сельскохозяйственной продукции.

Что касается транспортировки, Сергей Федорович затронул очень важную тему (Комитет по экономической политике, который мы с коллегой представляем, также глубоко погрузился в нее), которая связана с проблемами железнодорожных перевозок. Дело в том, что РЖД некоторое время назад (не так давно) изменили систему грузоперевозок – отдали функцию грузоперевозок на аутсорсинг. Была создана Объединенная грузовая компания, был создан ряд других операторов, и сегодня формально РЖД за перевозку грузов не отвечают. Хотели сделать лучше, но получилось, как говорил Виктор Степанович Черномырдин, как всегда. Сегодня

проблемы, которые связаны с транспортировкой прежде всего сельхозпродукции, как раз возникают в связи с тем, что эти операторы, которые осуществляют грузоперевозки, выбирают выгодные грузы, те, которые им выгодно перевозить, и не считаются с интересами продовольственной безопасности Российской Федерации.

Я не буду, наверное, сегодня углубляться в этот вопрос. Почему? Потому что наш комитет – Комитет по экономической политике – 19 ноября проводит отдельные парламентские слушания на эту тему (и я, пользуясь возможностью, приглашаю всех желающих), потому что сегодня и в системе РЖД (хотя они формально не отвечают за грузоперевозки), и в системе Минтранса есть сбои. Не случайно по нашему обращению сегодня Минтранс разработал проект нового приказа, который регламентирует и регулирует перевозки всех товаров, всех видов продукции, в том числе и сельхозпродукции, и, я думаю, можно будет ознакомиться с проектом приказа на соответствующем сайте.

Сегодня я хотел бы сконцентрироваться на других позициях – прежде всего на позициях, связанных с переработкой и хранением. Сохранение и безопасность пищевых продуктов являются предметом постоянного мониторинга не только Российской Федерации, но и всего международного сообщества. Начиная с 1945 года выработаны и постоянно совершенствуются системы, объединяющие международные организации, стандарты, законодательство, которые позволяют суммировать усилия всех стран в проведении мероприятий по обеспечению качества и безопасности пищевых продуктов. Это стандарты и регламенты по питанию и сельскому хозяйству Всемирной организации здравоохранения, Организации

Объединенных Наций, Международной организации по стандартизации, Комиссии "Кодекс Алиментариус" и многие другие.

Актуальность и острота темы, которую мы сегодня здесь обсуждаем, безусловно, требуют постоянного внимания как со стороны органов законодательной и исполнительной власти, так и со стороны научного и экспертного сообщества. Очевидно, что недостаточно произвести продукт, нужно сохранить его и в качественном составе доставить до конечного потребителя – фактически до нас с вами.

Вопросы экологии, вопросы сохранения и безопасности пищевых продуктов постоянно находятся в поле зрения Президента Российской Федерации, обсуждаются на заседаниях Государственного совета, Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России, на заседаниях Евразийского экономического союза, в Совете Федерации, в Государственной Думе, в Правительстве Российской Федерации. Казалось бы, внимание уделяется большое, но, к сожалению, проблем в этой сфере очень много, несмотря на то что в последнее время принят ряд законов, в частности закон об органической продукции. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" – это тоже программный документ в этой сфере.

В феврале 2018 года при Совете Федерации была создана Временная комиссия по вопросам законодательного обеспечения развития машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности, одной из задач которой является рассмотрение актуальных вопросов в сфере переработки и сохранения пищевой

сельскохозяйственной продукции, прежде всего сохранения. На заседаниях нашей комиссии (членом которой я являюсь и которую возглавляет Сергей Герасимович Митин) мы обсуждали проблемы, связанные со сложностями в сохранении продукции. Ведь сегодня урожаи и возможности выращивания продукции достаточно большие, серьезные, но до 40 процентов продукции портится и приходит в негодность в первые два-три месяца после того, как урожай был собран. Не хватает, реально не хватает овощехранилищ, фруктохранилищ. Мы видели недавно на экранах телевизоров, как Владимир Владимирович Путин и Дмитрий Анатольевич Медведев посещали Ставрополье. Замечательно выращенные яблоки – лучше любых импортных, но сохраним ли мы этот урожай до следующего года – трудно сказать.

О чем говорят и производители, и переработчики? О том, что сегодня очень сложно создать современные складские помещения. Сложность заключается не только в достаточно серьезных инвестиционных капиталовложениях, но и в том, что сбор разрешительных документов, которые необходимо получить для того, чтобы начать проектировать (после проектирования – строительство и создание таких сооружений), занимает очень много времени.

В этой связи наша комиссия приняла решение: в ближайший понедельник мы выезжаем в "Росэкспертизу", для того чтобы на практике посмотреть, как работает экспертиза, как быстро проходит экспертиза проектов, и прежде всего в системе подготовки складов, хранения сельхозпродукции.

Я думаю, что все эти вопросы (я сделал акцент в большей степени на сохранении, сохранности продукции) сегодня должны стать предметом нашего обсуждения. Спасибо за внимание.

Сергей Федорович, я предлагаю продолжить работу.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое, Вячеслав Степанович.

Мне очень отратно, что (я тоже постараюсь быть на ваших слушаниях) вы занялись этим вопросом. Он действительно сейчас основополагающий, потому что производить мы научились, а с сохранением и доставкой, к сожалению, у нас есть проблемы.

Я хотел бы предоставить слово Куценко Анатолию Анатольевичу, директору Департамента регулирования рынков АПК Министерства сельского хозяйства России. Пожалуйста.

А.А. КУЦЕНКО

Спасибо, уважаемый Сергей Федорович.

С трибуны или с места?

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Можно с места.

А.А. КУЦЕНКО

Спасибо, уважаемый Сергей Федорович.

Уважаемые коллеги! На сегодняшний день Минсельхоз России системно занимается работой по организации хранения и реализации сельскохозяйственной продукции. Разработана государственная программа, которая начала работать с 2015 года. В нее впервые включен раздел по созданию оптово-распределительных центров, в том числе овоще-, картофеле- и плодохранилищ.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Анатолий Анатольевич, извините. Может быть, все-таки лучше с трибуны, чтобы Вас видели и было лучше слышно? Там микрофоны у нас не очень...

А.А. КУЦЕНКО

Хорошо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

А.А. КУЦЕНКО

Еще раз добрый день, уважаемый Сергей Федорович, уважаемые коллеги! Проблема хранения и сбыта сельскохозяйственной продукции является ключевой, основополагающей. Зачастую заниматься производством – это полдела, а второй этап – как продать свою сельскохозяйственную продукцию. Это главное. И вопросы хранения, логистики являются ключевым аспектом при реализации сельскохозяйственной продукции. Мы, конечно, можем всю продукцию одновременно положить на хранение, но когда мы все придем в мае продавать ее одновременно всю, то, соответственно, обвалим цены. Поэтому равномерность сбыта сельскохозяйственной продукции является также ключевым фактором. И площади для хранения зерна, масличных культур, скоропортящейся продукции, плодо-, овоще- и картофелехранилищ тоже должны иметь тот баланс, который нужен для рынка в части равномерной реализации. По нашей оценке, за прошедший период текущего года с учетом объемов производства, скажем, масличных культур, конечно, у нас был рекордный урожай – 135 млн. тонн зерна, масличных культур мы порядка 16 млн. тонн производили. Общий объем, который у нас имеется, составил около 146 млн. тонн, при этом 84 млн. тонн приходится в основном на сельхозорганизации.

И вы правильно говорите, что на Юге у нас основными хранителями сельскохозяйственной продукции, именно зерновой (то есть то, что насыпью хранится), являются в основном хранилища сельхозтоваропроизводителя. Он тогда равномерно строит свою программу реализации этой продукции. И такая же программа

должна быть при реализации скоропортящейся продукции – тех же яблок, тех же овощей, того же картофеля.

В этом году (я немножко отойду в сторону, скажу про меры стимулирования, которые мы разработали и реализуем) у нас сложилась ситуация, наверное, впервые, когда мы запустили... В предыдущие годы, с 2015 года, благодаря программе мы возмещали 20 процентов САРЕХ при строительстве картофелехранилищ. Мы сохранили много картофеля, хорошего картофеля, к апрелю – маю, но уже в феврале мы имели сигналы от наших сельхозтоваропроизводителей, что сети у них прекращают покупать. А причина в чем? В том, что завозится молодой картофель, который хочет покупать потребитель. Вот этот баланс наших мощностей и наш план реализации продукции должны быть сбалансированы. Мы можем построить много хранилищ, но зачастую они не будут задействованы, и это является в целом негативным сигналом для инвестиций в эту сферу деятельности.

Почему мы отказываемся от САРЕХ? Да, правильная информация по ОРЦ. Потому что мы увидели, что, во-первых, вводимые мощности по ОРЦ не совсем выполняют эту функцию (Вы правильно сказали), а во-вторых, они не заполнены. То есть концепция проработки этих вопросов самими инициаторами проекта, и в том числе регионами, была низкая. То есть мы не увидели малых форм хозяйствования там, потому что каждый средний и крупный производитель старается построить хранилище у себя. Соответственно, таким образом, у нас и меры государственной поддержки, и САРЕХ 20 процентов, и льготные кредиты сохранились на плодо-, картофеле-, овощехранилища в обязательном порядке, а на ОРЦ сохраняется система льготного кредитования. То

есть этот механизм, правильно, должен уже быть распределительным центром, как в торговой сети.

На текущий момент Минсельхоз еще раз рассматривает механизмы стимулирования инвестиций для строительства сети ОРЦ (это однозначно, мы понимаем, что должно быть так). Но это должно быть увязано с планами развития распределительных центров торговых сетей. Мы должны понимать, где будет функция накопления, а где – функция перераспределения.

Все это должно будет строиться на единой государственной системе учета такой продукции. Это что касается самого наболевшего. При этом в настоящее время в части логистики у нас есть ограничения по портовой перевалке. Прошлый год показал, что мы работали на пределе. Практически 53 млн. тонн, которые мы имели, портовой перевалки, обеспечили нам экспорт в этом объеме, но это, наверное, привело к росту ставок в портах. При этом, по нашей оценке, они еще и в 1,5 раза выше, чем у наших соседей – на Украине. Мы видим, что в ЕС, в Соединенных Штатах эти ставки ниже. Поэтому такая мера стимулирования портовой перевалки, как льготный кредит на строительство, тоже включена в наш аспект по возможности оказания государственной поддержки.

Кроме этого, мы понимаем, что в логистике сбыта очень важным фактором, ключевым, является транспортировка. Поэтому мы уже у себя ввели такой термин – "аглологистическая инфраструктура". И здесь мы уже не разделяем функции Минтранса и РЖД. Мы видим, что все это должно работать на нашего производителя, который производит и реализует продукцию и на территории Российской Федерации (удаленность у нас между Приморским краем и Калининградом достаточно большая), и в некоторые другие страны (мы понимаем, сколько их может

вместиться в эти 11 тыс. километров). Но при этом мы понимаем, что без системной работы Минтранса, Минэкономразвития, когда прогнозируется... И федеральный закон о пространственном развитии Российской Федерации должен как раз эти аспекты учитывать. В настоящее время сейчас обсуждается и вопрос создания ТЛЦ – транспортно-логистических центров. Мы оцениваем возможности нашего там присутствия, наших ОРЦ, потому что в любом случае Минсельхоз намерен создавать (даже может на основании концессионных соглашений) систему ОРЦ. То есть мы видим, что в ряде регионов мы могли бы больше производить, но в связи с тем, что мы не можем поставить продукцию в удаленные регионы, мы в эти регионы, которые являются основными потребителями, наверное, завозим часть импортной. Мы могли бы еще увеличить замещение, но при этом мы должны понимать, что по качеству и по цене мы должны быть сопоставимы. При этом для нас это является главным индикатором, вот в этом баланс интересов мы пытаемся сохранить.

Поднят вопрос по количеству и достаточности зерновозов, но здесь не раскрывается также проблема с крытыми вагонами. Есть вопросы, которые, мы считаем, нужно решать, – в части контейнеровозов, рефконтейнеров. Потому что, в связи с тем что не обновлялся парк, качество этих вагонов для транспортировки, поставляемых оператором, этого подвижного состава, не соответствует немножко тем требованиям, которые уже содержатся в технических регламентах, действующих на евразийском экономическом пространстве. И мы понимаем, что это тоже аспект, который мы должны учитывать. Если идет обновление парка, то, соответственно, стоимость услуг растет.

Мы видели, как еще несколько лет назад аренда зерновоза стоила 200–300 рублей. Сейчас уже она доходит до 1,5 тысячи. И мы понимаем, что если новый вагон купить, который производит ПВК или "Уралвагонзавод", то уже стоимость (восьмилетний цикл окупаемости затрат) – примерно 2,5 тысячи, от 2 тысяч до 2,4 тысячи, в зависимости от...

И поэтому Вы правильно говорите, что в основном все вагоны крутятся, как мы говорим, на коротком плече – до 1 тыс. километров, где в основном сконцентрированы экспортно ориентированные регионы – Краснодарский, Ставропольский края, Ростовская, Волгоградская области и часть ЦФО.

В этом плане мы рекомендовали, к сожалению, нашим сельхозтоваропроизводителям тоже входить в парк подвижного состава, его приобретать (может быть, это нужно делать кооперативу) и самим себя обслуживать.

Я еще хотел затронуть тему, которую нам нужно развивать, – речную. Мы хотим развивать речную транспортировку. В настоящее время практически эта инфраструктура у нас не используется. Для нас это считается... Мы смотрим с нашими потенциальными потребителями, какие объемы могут быть, и в том числе при необходимости можем рассмотреть дополнительные меры через механизм льготного кредитования. Да, у нас средства ограничены, но в рамках выполнения задачи (45 млрд. долларов) нам предусматриваются средства на... по крайней мере планируется предусмотреть средства, и львиная доля этих средств будет на льготное кредитование. Для нас это является стратегической задачей. Если мы не развяжем логистический узел наших проблем агрологистической инфраструктуры (это хранение, транспортировка и перевалка, мы включим сюда всё), мы не сможем выполнить эту

задачу. И мы сейчас видим наши тонкие места, мы работаем во взаимодействии с нашими коллегами из Минтранса (из агентств – Росжелдора, Росморречфлота) и из Минэкономразвития в части сбалансированности этих подходов по всей территории Российской Федерации. Если коротко, у меня всё.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое. Присаживайтесь. Я просто выскажусь по итогам Вашего выступления.

Кстати, что касается логики перевозки и хранения... У нас здесь Аркадий Леонидович Злочевский будет выступать, мы потом предоставим ему слово. Я хотел бы определить, есть ли логика хранить зерно у сельхозтоваропроизводителей, зачастую в маленьких ХПП. Одно дело – Краснодар, где влажность зерна невысокая, а другое дело – средняя полоса России, Зауралье, там зачастую зерно надо очень сильно подрабатывать перед хранением.

Поэтому, может быть, все-таки Минсельхоз какие-то национальные приоритеты расставит: как нам хранить зерно – у крестьянина или все-таки на профессиональных, крупных элеваторах или средней мощности?

А.А. КУЦЕНКО

(Микрофон отключен.) Если можно, я комментарий сразу сделаю.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Нет, я просто сейчас скажу, мы потом еще вернемся. Я с большим уважением к Вам отношусь, Вы действительно серьезно, хорошо разбираетесь в этой проблеме. Но мы, конечно, от Минсельхоза ждем каких-то национальных приоритетов. Я понимаю, что у Вас, к сожалению, не хватает полномочий.

Те же РЖД должны понимать, что для них приоритетно – извлекать прибыль или заниматься национальными проектами, поддерживать национальную экономику. В этом-то и была сила плановой экономики Советского Союза – что национальные приоритеты стояли превыше всего. А мы зачастую зарабатываем рубль, а потом теряем тысячи рублей, и никто, к сожалению, за это не отвечает, никто об этом не думает. Мне кажется, Минсельхоз как раз должен заниматься стратегическим планированием на 5–10–20 лет вперед и указывать нам, крестьянам, что делать.

В Вашем выступлении было сказано (просто отдельно потом ответите) о льготе на портовую перевалку. Ну, это, по-моему, не дело Минсельхоза. Вы должны этот вопрос поднимать, но это дело Минпромторга – стимулировать такие крупные... это его направление, мне кажется.

Что касается ситуации, которая у нас весной этого года сложилась (мы тоже с этим разбирались), когда наш картофель мы сохранили, слава богу, а его никто не покупал. Но здесь сети тоже попали в сложную ситуацию. Они перестарались, они думали, что сельхозтоваропроизводители не сохранят картофель, и заказали его. Потом они стали оправдываться, говоря о том, что потребитель предпочитает молодой картофель. Потребитель с удовольствием съел бы и наш картофель, но они перезаказали этот картофель, и, оказалось, на рынке столкнулись российский картофель и импортный. К сожалению, сети отдали приоритет импортному.

И еще одна большая проблема в том, что мы сейчас, не создавая государственную систему ОРЦ (не в том смысле, что государство строит, а государство регулирует это), дали возможность сетям создать собственные ОРЦ, а ОРЦ – это прежде всего влияние на продовольственный рынок и на собственное производство. И в

результате развитие нашего внутреннего рынка продовольствия и собственного производства оказалось в руках алчных торговцев. "Алчные торговцы" — это не оскорбление, это их приоритет. Они всегда говорят, что они зарабатывают деньги, это их приоритет. Для конкретного человека или компании это, наверное, нормально, а для государства это преступление.

Как раз у нас здесь присутствует представитель Минпромторга Лобанов Сергей Вячеславович. У нас должен был выступать Виктор Леонидович Евтухов. Он мне перезвонил и сказал, что у них с Минфином какие-то вопросы. Я понимаю, Минфин важнее Совета Федерации и парламента. Я сейчас не иронизирую. К сожалению, возможно, это так. Но, наверное, если посмотреть более широко, это совсем не так.

Пожалуйста, Сергей Вячеславович.

С.В. ЛОБАНОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги! На самом деле, если коснуться вопроса, который сейчас с Минфином Виктор Леонидович обсуждает, там идет речь об оптимизации лицензирования продажи алкоголя...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Сергей Вячеславович, я ведь объяснил...

С.В. ЛОБАНОВ

Я заканчиваю. Ровно для того, чтобы...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Я сказал, что в узком понимании я понимаю господина Евтухова, а в широком — в интересах нашей страны и нации — я его не понимаю. Но это моя ремарка, я не прошу на нее реагировать, а Вас прошу высказаться по тем вопросам, которые у нас сегодня...
Пожалуйста.

С.В. ЛОБАНОВ

Так ровно по этим вопросам я и говорю сейчас, понимаете?

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Давайте.

С.В. ЛОБАНОВ

Оптимизация лицензирования продажи алкоголя для чего нужна? Для того чтобы у нас продажи крепкого алкоголя вышли из тени, чтобы у нас зарабатывали на продаже алкоголя и тем самым продавец компенсировал свои затраты на реализацию более низкомаржинальной продукции, к которой, безусловно, относятся овощи. Поэтому этот вопрос очень комплексный.

Первоочередные вопросы стратегии развития торговли, действующей ныне, в приложении к теме наших сегодняшних слушаний – это способствование дальнейшему, еще более активному развитию конкуренции, формированию разноформатной, комфортной для потребителя торговой инфраструктуры и расширению каналов сбыта для всех категорий производителей сельскохозяйственной продукции и продовольственных товаров, чтобы производители всех масштабов, всех размеров и объемов находили свой путь, свою цепочку до потребителя.

И важнейшей задачей, которую должно решить государство, является создание условий для расширения каналов сбыта продовольственной продукции, в том числе овощей. Для этого необходимо решать неотложные задачи по развитию розничной торговли, прежде всего малых форматов (нестационарная (мобильная) торговля, ярмарки, рынки), что, во-первых, существенно облегчит сбыт крупным производителям, вынужденным сейчас работать только с торговыми сетями. Во-вторых, это даст возможность выйти на рынок и расширить каналы сбыта небольшим производителям,

которые не имеют возможности работать с торговыми сетями. И в случае решения этой проблемы — сбыта — значительно будет увеличен потенциал роста производства в отечественной пищевой отрасли.

Для решения этих задач мы подготовили проекты федеральных законов, они находятся на разных стадиях реализации. Законопроект о нестационарной (мобильной) торговле внесен в правительство. На согласовании с федеральными органами исполнительной власти находятся проект закона о ярмарочной торговле и проект закона о розничных рынках. Мы абсолютно уверены, что принятие этих законов создаст условия для увеличения конкуренции в розничной торговле и расширения каналов сбыта для отечественных производителей продовольственных товаров.

Что касается производства оборудования для пищевой отрасли, у нас есть субсидии производителям в целях предоставления покупателям скидки при приобретении соответствующей техники, на производство и реализацию потребителям пилотных партий средств производства, ряд других субсидий, предоставляются кредиты по льготным процентным ставкам на приобретение оборудования для пищевой и перерабатывающей промышленности.

В целом предложенный проект рекомендаций мы, безусловно, поддерживаем в первом приближении и надеемся на дальнейшую их реализацию. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

А могли бы Вы все-таки ответить?.. Вот у нас как раз есть в рамках комитета комиссия по развитию перерабатывающей промышленности. Вы знаете, мы не видим от Минпромторга опять же целеуказания. Я понимаю, что мы не можем сейчас сразу

производить все оборудование, которое требуется для переработки, потому что оно очень высокотехнологичное. Если взять те же бойни для птицы или для свиней – это уже серьезная технология. Но если взять транспортеры, обычные линии по подработке плодоовощной продукции с полей – это достаточно легко сделать, но мы не видим, чтобы давалось целеуказание нашим производителям этим заниматься. И у нас практически вся подработка плодоовощной продукции импортная. И мы не видим, что Минпромторг об этом думает.

И создание тех же ОРЦ... Они тоже требуют элементарного оборудования по подработке. Это не переработка, это подработка – сортировка, мойка, калибровка, упаковка, то есть это элементарные вещи, которые в принципе не требуют высоких технологий. Но вы не поддерживаете предприятия, чтобы они этим занимались, и мы вынуждены всё покупать.

Да, пожалуйста.

С.В. ЛОБАНОВ

Видимо, недоработка наша. Сконцентрируем наши усилия на этом направлении. Спасибо.

С.В. БЕЛОУСОВ

Еще вопрос можно?

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Одну минуточку, еще вопрос от члена нашего комитета.

С.В. БЕЛОУСОВ

Сергей Вячеславович, не так давно было поручение от президента по развитию и ревизии дальневосточных портов. Продукция Западной Сибири могла бы уходить в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (уже есть такие прецеденты в торговле), но порты не переоборудованы. Это первое.

И второе. Было поручение по строительству новых портов. Кто этим занимается? Или этот вопрос ушел из повестки? Потому что продукция из-за логистики... Вы понимаете, Западная Сибирь, Алтай, Омская область, частично Красноярский край – такие расстояния... Как решается этот вопрос? И есть ли перспектива?

С.В. ЛОБАНОВ

Я, к сожалению, не готов ровно по поставленному вопросу сейчас Вам что-то сказать.

С.В. БЕЛОУСОВ

Вы понимаете, не первый раз я задаю вопрос – и не готовы. И Минсельхоз не готов, и Вы не готовы.

С.В. ЛОБАНОВ

Безусловно, я отсюда его вынесу, приду к себе в ведомство, найду ответственного и как-то этот вопрос...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Вы нам в письменном виде ответите тогда, хорошо?

С.В. ЛОБАНОВ

Конечно.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

С.В. ЛОБАНОВ

Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Видимо, поэтому Виктор Леонидович мне сказал: "Вообще, эта тема не наша". Интересно, что считает Минпромторг... Развитие малых форм торговли, чтобы защитить торговые сети, – это их тема, а заниматься развитием производства и средств производства для нашей промышленности – это не их тема. Ну, Минпромторг у нас – своеобразное министерство.

Продолжаем нашу работу. С удовольствием передаю слово Рыковой Инне Николаевне, руководителю Центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института.

И.Н. РЫКОВА

Я как раз могу ответить на вопрос. Вопрос Минтрансу нужно задавать про портовую инфраструктуру, как раз этот вопрос прорабатывается, я частично его коснусь.

Тема агрологистики была, собственно говоря, инициирована с Минсельхозом в 2014 году. Изначально уже убираю аббревиатуру "ОРЦ", потому что коснусь этого в презентации (наш институт был разработчиком этой идеологии и методологии). Но тем не менее очень кратко, учитывая ограниченное время, я пройду по зерну, потому что через наш центр, через институт Минфина проходит как раз экспертиза всех проектов с господдержкой, собственно говоря, как и оценка эффективности бюджетных средств и мер господдержки.

Если говорить о рынке зерна как о крупном рынке, то в принципе можно сказать, что сами потери субсидированного урожая, как мы его называем, начинаются с поля. Причем анализировали и ООО "ЭЗК", и интервенции, и ГИФ и, соответственно, детально знаем ситуацию по всем направлениям. Опять же есть проблемы, есть варианты их решения, но тем не менее можно очень много говорить об устаревшей технике, о потерях, и это аналогично практически каждому рынку. По зерну, еще раз говорю, пройду, потому что здесь очень много детально прописано.

Дальше – нехватка хранилищ (опять же сегодня вы поднимали эту тему). Причем отсутствуют данные о качестве зерна даже на хранилищах, у нас даже есть письмо Минсельхоза, где написано, что

применимо к ГИФ нормы естественной убыли не применяются, здесь тоже есть вопросы.

Дальше – по глубокой переработке зерна. У нас есть вопросы по перераспределению субсидий на создание новых производств, инфраструктуры, по частичной компенсации транспортного экспортного тарифа (об этом сегодня тоже говорили). И дальше в России, как мы считаем, применима самая основная проблема и к зерну, что нет правил зерновой торговли, а это все приводит и к нарушению контрактов на поставку зерна, и к возникновению других вопросов. Это все опять же приводит к тому, если мы говорим о зерне, о логистике (это для нас две разные проблемы – это зерновой рынок и ОРЦ, это все-таки касается других направлений, видов продуктов)... Так вот, в единой системе зерновых поставок и перевозок, конечно, это и высокая стоимость, и отсутствие портовой инфраструктуры на Дальнем Востоке, и нагрузка на узловые железнодорожные станции, хотя это все решается в настоящее время. Действительно, приходят проекты с рефрижераторными станциями, соответственно, пошли ТЛЦ в различных других направлениях. Ну и, естественно, устаревшее законодательство, этот вопрос тоже требует решения. Здесь приведены направления и выдержки из того, что было внесено и, собственно говоря, не принято.

Но я поговорю о другом. У нас все время происходит динамика: мы то увлекаемся импортозамещением, теперь увлекаемся экспортом. У нас появляется один приоритет госполитики и подменяется другим. Тем не менее если посмотреть действительно по индексу обмена отношение импорта к экспорту, за исключением молочной продукции, если брать по большим группам, то мы видим, что с 2013 по 2017 год наблюдается положительная динамика. Но

если посмотреть на данные импорта и экспорта в тоннах, то всегда возникает вопрос: зачем мы столько импортируем, если мы сами это производим? Естественно, вся динамика по каждой позиции у нас есть, мы готовы показать эти данные. Возникает вопрос: почему мы ржано-пшеничную муку во многих регионах импортируем? У нас что, своей муки не хватает в соседних регионах? И так далее.

Логика ОРЦ не меняется с 2014 года. В проекте в том виде, в котором он был задуман, собственно говоря, все темы остаются актуальными на сегодняшний день. Распределительного рынка не получилось, распределительных центров не получилось. И в то же время с 2014 по 2018 год мы не имеем ни крупнейших центров, ни крупных, ни средних с тоннажем. Малые специализированные центры также практически отсутствуют либо появляются в недостаточном объеме. Происходит постоянное хаотичное появление новых терминов. У нас были ОРЦ, потом появились ПЛЦ, потом все строили агропромышленные парки, дальше ПЛК Минобороны пошли. И, таким образом, получается, что все разные министерства приходят... Приходит Архангельск: ПЛЦ "Архангельск", ОРЦ "Архангельск" – и тот, и другой по перевозке рыбы с Дальнего Востока. Вопрос – потянет или не потянет. То есть министерства не знают, кто что инициирует. Самое главное – это стабильный объем местной продукции. Не будет продукции – не будет консолидированных партий. Не важно, как мы это назовем. Не будет межрегиональных перетоков – не будет никакой системы единой логистики.

Кооперационная платформа. Обратите внимание на пункт 4: должны быть единые стандарты. Нет единых стандартов выращивания, уборки, упаковки, хранения, транспортировки – не будет у нас никогда единой агрологистики. Конечно, нужно

проводить аудит и технической оснащенности, и сельскохозяйственных угодий, с Минсельхозом в этом отношении мы двигаемся.

Опять же бизнес-модели, которые мы придумали. Мы имеем типовые модели ОРЦ. Всем, кто со стороны к нам обращается, мы передаем абсолютно бесплатно эти расчеты, эти методики по оценке продуктовых потоков в регионе – пользуйтесь. Но есть стандартные бизнес-модели, которые нами просчитывались. Но, если посмотреть, 79 миллиардов, которые выделялись, были размыты, фактически результатов напрямую для эффекта государству мы не получили. Возмещение CAPEX показало, что на 1 рубль выручки приходят совершенно разные... Два центра (Московская область) с одинаковыми капзатратами имеют совершенно разную стоимость возмещения затрат. Ну и сеть ОРЦ, которые в планы попадали в 2020 году, когда была поддержка CAPEX 20 процентов, – это были совершенно одни центры (это данные региональных министерств сельского хозяйства, подтверждены всеми регионами). Сегодня мы и получаем 7 триллионов – перечень проектов, инициированных правительством, видим совершенно другие ОРЦ, которые никогда не экспертировались, не заявлялись. Особенно, например, орловский ОРЦ удивил нас, покажу почему. Выручка – ноль, практически предприятие не имеет никаких цифр, но заявлено уже в перечне проектов. Дагестан: по данным на апрель, должны были создать ООО – на сегодняшний день, я проверила, нет этого ООО (то есть вопрос), но уже подано в перечень проектов, в 7 триллионов. Вопрос: мы что, инициируем декларации? Посмотрите, постоянно мы находим в том или ином виде различные объекты, которые "подмываются".

Есть концепция, требуется, собственно говоря, разработка единой системы агрологистики для сбыта с расширением на страны ЕАЭС. Эта тема будет подниматься 24-го числа в Ереване как раз в Евразийской комиссии. И только тогда, когда мы разработаем унифицированные технически проектировочные решения и создадим единую сеть, мы можем говорить, что мы создали единую информационную платформу с единой биржевой системой, с единой платежной системой, которая дает нам перераспределение и позволяет прогнозировать рынки. Постаралась уложиться.

Если есть вопросы, готова ответить.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Вопросы есть? Нет. Очень зря, потому что Инна Николаевна удивила меня, по-моему, в 2014 году, когда единственная поддержала мой законопроект. А законопроект был очень простой – о предоставлении возможности строить сельскохозяйственные распределительные центры на сельхозземле. Вообще, это мировая практика. Для чего это делается? Во всем мире налог на сельхозземлю гораздо ниже, чем на промышленную землю. И для того, чтобы агрологистика была дешевой (а это главное, о чем говорят государственные структуры всех стран, где есть ОРЦ, они стремятся снизить стоимость агрологистики), они предоставили возможность строить ОРЦ на сельхозземле. Единственная страна, где этот закон не прошел, – это Российская Федерация. Логика... Если интересно, можете почитать стенограмму парламентских слушаний (он пролежал три года в Госдуме, а потом весной они его все-таки отклонили), я там выступал.

К сожалению, я могу сказать, что основная причина несоздания сети ОРЦ – это субъективизм подхода конкретных

предпринимателей и чиновников и то, о чем говорили, — у нас нет горизонтальных связей между министерствами, вообще никаких. И нет межотраслевых балансов, мы не знаем, кто что производит. И, правильно, мы завозим... Да вот даже эти бункеры (у нас есть в рекомендациях — повысить пошлину на ввоз бункеров для зерна; я считаю, надо и для птицы, и для свиней, для кормления) — мы вполне можем их производить. Мы их десятками тысяч завезли из-за границы, заплатив огромные деньги, совершенно не понятно зачем. Потому что у нас Минпромторг не знает, что Минсельхозу требуются десятки тысяч бункеров, и не поставил задачу заводам, которые недозагружены, произвести эти бункеры, и не поднял пошлину, для того чтобы те, кто хочет просто под видом покупки иностранного оборудования вывести деньги из-за рубежа, этого не делали. Вот вам и связи между нашими министерствами. И, пока мы не придем к этому — к возрождению Госплана в том или ином виде (то, что, кстати, возродили все страны мира, и Америка прежде всего), мы не сможем конкурировать, реально конкурировать на мировой арене.

Я хотел бы Злочевскому Аркадию Леонидовичу предоставить слово.

Аркадий Леонидович, пожалуйста, коротко пройдите по своим вопросам и по тем, которые прозвучали.

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

Спасибо, Сергей Федорович.

Коллеги, друзья! Несколько, скажем так, подробностей по освещаемым темам.

Что происходит с хранением? По зерновым ресурсам. Всего у нас порядка 138 млн. тонн — емкость хранения зерна, включая непригодные хранилища, то есть имеется в виду амбарное

хранение, где техника валяется. Соответственно, туда крестьяне тоже закладывают зерно, как это было в прошлом сезоне, скажем так, из-за более низкой стоимости потерь при таком хранении, чем оплата элеваторных услуг. То есть экономика в этом процессе является определяющим элементом, фундаментом, под которым ложится...

Потери в среднем... Надо хранить в течение полугода (в прошлом сезоне эта история с биографией была прямо наглядным примером). Стоимость хранения – в районе 80 рублей, плюс 200–300 рублей – это приемка и подработка, которые происходят на элеваторе. Плюс еще "обует" каждый элеватор на весах и качестве при приемке, плюс "выжмет руки" по стоимости отгрузки. В результате общие потери можно оценить в районе 1,6–2 тыс. рублей у крестьянина, когда он свозит зерно на элеватор. Если он будет хранить, соответственно, у себя в амбаре вместе с техникой, да, потеряет 10–15 процентов физического количества, плюс потери по качеству, но стоимость этих потерь в прошлом сезоне была меньше 1 тыс. рублей. Вот как складывалась экономика.

Если зерно подорожало и стоит, как сегодня, например, в районе 10–11 тыс. рублей (это средняя температура по пшенице), значит, уже становится невыгодным хранение в амбаре – повезут на элеватор, поскольку потери 10–15 процентов будут стоить гораздо дороже, то есть не 1 тыс. рублей, а уже под 2 тыс. рублей. В результате зерно повезут на элеватор. При этом в общем емкость нормальных, приспособленных помещений для хранения зерна – в районе 120 млн. тонн, из них только 38 млн. тонн – элеваторные мощности, то есть это классическое хранение, которое способно гарантировать сохранность как по количеству, так и по качеству. Все остальное гарантировать не способно. Да, сохранность получше, конечно, чем в амбаре, но без гарантии.

Что касается транспортировки. Что происходит с железной дорогой и вагонами? Проблема не в количестве вагонов. Сегодня 43 тысячи вагонов у нас в обороте. В 2011 году, во времена предыдущего дефицита, было 34 тысячи вагонов в общем обороте. Да, наверное, объем перевозок был поменьше по железной дороге, он вырос в целом да, но это не кардинальная разница. Тогда мы перевезли 26 млн. тонн по железной дороге, а в прошлом году – 30 с лишним, то есть это не кардинальная разница. Вагоны покрывают полностью эту разницу. Проблема в том, что в 2011 году у нас время в пути по Хопру составляло 14 суток, а в прошлый сезон благодаря работе штаба Минсельхоза и общим усилиям совместно с РЖД удалось сократить его с 23 до 19 суток в отдельные периоды времени. А сейчас опять вернулись к 23 суткам.

Скорость оборота вагонов играет самую критическую роль в их востребованности. Дефицит образуется из скорости оборота, а не из чего-то другого. И, собственно говоря, проблему не решить дополнительным производством и вводом вагонов, поскольку они просто встанут на простой, так же как простаивают и старые вагоны. И новые будут точно так же стоять на простое.

Вопрос собственности вагонного парка обеспечивает только упрощенный доступ к вагону, поскольку это тоже отдельная проблема. И мы доступ к вагону у сельхозтоваропроизводителей ограничили (у любого грузоотправителя, не только у сельхозтоваропроизводителей). И это решает только одну из проблем, а не самую фундаментальную и кардинальную. Решать надо проблему грузооборотчиваемости.

Я просил президента в прошлом сезоне, когда была абсолютно критическая ситуация с перевозками, дать поручение РЖД по зерновым перевозкам, чтобы мы ездили с приоритетом по скорости,

как это было по "олимпийским" грузам до 2014 года (в связи с олимпиадой, со строительством было такое поручение). Он, к сожалению, такого официального поручения не дал, и в результате нам пришлось "расшивать" все это в рамках штаба, в ручном управлении.

Кроме транспортировки железнодорожным транспортом, естественно, есть проблемы и со всеми другими перевозками. Мы перевозим автотранспортом, и здесь главная проблема на самом деле — это не осевая нагрузка, а тот лимит, который был установлен постановлением правительства от 2011 года, согласно которому максимальный вес автопоезда может составлять только 44 тонны. Это включая, естественно, тягач, то есть это общий вес, включая вес тягача и вес самого прицепа. Это значит, что груз, который он может перевозить легально, официально, — это 28–30 тонн в лучшем случае. А реально все поезда возят и по 40 тонн груза, только груза, не считая веса самого транспорта.

И в результате получается какая вещь? У нас практически вся перевозка осуществляется в серой, нелегальной сфере, с нарушением действующих нормативов, а это приводит к тому, что надо на каждом посту, естественно, платить — за то, чтобы пройти мимо весового контроля, надо платить, просто "отстегивать" на каждом посту. В результате стоимость перевозки (а это тоже экономический параметр), естественно, резко вырастает, потому что либо вы ездите официально, ничего никому не платя, но с недогрузом, и это, естественно, резко увеличивает затраты на тонну, либо вы ездите с перегрузом, и это, как выясняется на практике, обходится дешевле, чем легальная перевозка. Поэтому, соответственно, этот серый рынок и образовался: вы платите на каждом посту, и это тоже вам формирует себестоимость перевозки каждой тонны.

То есть надо повысить общие лимиты хотя бы до 75 тонн. Почему в Австралии могут ездить 120-тонные автопоезда и у них нет никаких проблем с качеством дорог? Почему мы не можем это сделать? Ну, дороги у нас не очень качественные – понятно, надо научиться строить нормальные дороги, хотя бы как в Европе. Но помимо этого же все остальные нормативы созданы ровно для того, чтобы мы ездили всерую и вчерную и, соответственно, дороже.

Плюс ко всему прочему, мы сопоставляли, делали сравнение стоимости перевозок зерновых грузов с нашими конкурентами. Мы возим дороже всех по всем видам транспорта, дороже всех конкурентов поголовно. Просто разница в стоимости тонно-километра, и это даже без учета того, что мы вынуждены возить на более дальние расстояния. Берем просто стоимость тонно-километра при перевозке (я точных цифр не помню, я их давал в наших предложениях).

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Аркадий Леонидович, регламент.

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

Но наша стоимость перевозки тонны за километр – 1 рубль 60 копеек, у американцев – 1 рубль 38 копеек, у австралийцев – 1 рубль 20 копеек с чем-то (я не помню точно). Мы в рублях пересчитали специально, чтобы был сопоставимый параметр. И в результате мы возим дороже всех, а это же формирует нашу внутреннюю конкурентоспособность, и это деньги, вынутые из крестьянского кармана. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое. Это есть в наших рекомендациях, но, может быть, мы еще более детально это пропишем. Спасибо.

Вы хотели выступить? Давайте у нас выступления будут после того, как закончится список выступающих.

Санжарова Наталья Ивановна, директор Всероссийского научно-исследовательского института радиологии и агроэкологии.

Н.И. САНЖАРОВА

Спасибо большое за приглашение принять участие в таких представительных слушаниях.

Я хотела бы сказать, что я не буду говорить об отрасли – у меня нет таких возможностей, я научный работник и представляю научно-исследовательский институт. Но я хотела бы рассказать об одной технологии, которая совершенно четко вписывается в логику создания оптово-распределительных или транспортно-логистических центров, потому что эта технология не предназначена для малых предприятий, она предназначена именно для логистических центров и, в общем-то, для крупного бизнеса.

Я не буду говорить о проблемах (все они здесь названы), хотела бы только отметить еще одну проблему – это не только потери продукции, но и чрезвычайно возросший риск появления не характерного для территории Российской Федерации микробиологического и фитосанитарного заражения. И вот эта технология тоже у нас может быть использована для снижения этих рисков.

Здесь представлены оценки Минсельхоза по рискам потерь урожая от вредителей, болезней (я думаю, что эту информацию в этом зале, наверное, хорошо знают) и различные технологии, которые мы с вами сейчас используем, в первую очередь это, конечно, технологии с использованием химических токсикантов. Вы понимаете, что в современном мире у нас тенденция совершенно меняется, в основном идет тенденция к сокращению применения

химических токсикантов, идет поиск, соответственно, других технологий, основанных на физических факторах воздействия.

Я останавлиюсь только на одном факторе воздействия – использовании ионизирующего излучения. Это холодный процесс, это процесс, который не влияет в определенных режимах на органолептические показатели, он обладает очень высокой эффективностью по обеззараживанию продукции, он не имеет каких-то негативных остаточных химических токсикантов.

С точки зрения нашего с вами международного участия в разработке этих технологий надо сказать, что коммерциализация относится к прошлому веку и Советский Союз очень активно разрабатывал эти технологии. У нас впервые в мире была разрешена эта обработка в 1958 году, и впоследствии было разработано порядка 30 различных ГОСТов на облучение продукции. Тем не менее у нас хорошо разработана международная нормативная база – это работы, которые проводились и ФАО, и МАГАТЭ, и ВОЗ. И на основании этой международной нормативной базы были очень четко определены те позиции и те условия, при которых эта технология может быть применена, – это виды облучения, это установки, которые могут применяться для этого облучения. И на базе этих многолетних исследований были определены диапазоны, в которых может работать эта технология. То есть она работает в трех диапазонах доз: это диапазон низких доз, когда мы обеспечиваем фитосанитарную безопасность, средняя доза – это у нас микробиологическая безопасность, ну и стерилизационные дозы, как правило, применяются для обработки рационов в армии, для больных, для космонавтов. Международная нормативная база, я уже сказала, хорошо отработана, для разных видов продукции отработано 23 стандарта, к которым мы сейчас стремимся.

Что касается всех этих работ, они в принципе определили именно те области, где можно применить эту технологию. Как я уже сказала, это обеспечение микробиологической...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Наталья Ивановна, я знаю ваши технологии, я слышал об этом на заседании комиссии. Но это не тема наших парламентских слушаний. Я попрошу комитет все-таки внимательно относиться... Нам неинтересны сейчас технологии. Нам интересно создание системы агрологистики. В рамках этой системы могут быть разные технологии, но это не проблема этих парламентских слушаний.

Н.И. САНЖАРОВА

Поэтому я сразу и сказала о том, что в данном случае эта технология может быть вписана в логистику. То есть те центры, которые создаются...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Нет, послушайте, Наталья Ивановна, я еще раз Вам говорю: нас технологии сейчас не интересуют, нас интересует агрологистика.

Н.И. САНЖАРОВА

Спасибо большое. Тогда я в данной ситуации просто неправильно приглашена на данные парламентские слушания.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Н.И. САНЖАРОВА

Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Я хочу комитет попросить: когда вы составляете список выступающих, темы их выступлений должны четко соответствовать тематике нашего заседания. Это действительно очень интересная технология – обработка продуктов питания, но мы не можем всё

обсуждать на этом заседании. И поэтому я попрошу всех выступающих говорить только в рамках темы наших парламентских слушаний.

Пожалуйста, Нуралиев Сражудин Урцмиевич, генеральный директор Союза рынков России.

С.У. НУРАЛИЕВ

Уважаемые коллеги! Тема сегодняшних слушаний очень актуальна. Я этой проблемой занимаюсь порядка 24 лет, с 1994 года, поэтому в принципе мне знакомо, что такое оптовый рынок, что такое ОРЦ.

Что собой представляет оптовый продовольственный рынок? Я являюсь членом Всемирного союза оптовых рынков, мне приходится принимать активное участие в конгрессах, конференциях этого союза. Поэтому во всем мире, я знаю, существуют оптовые продовольственные рынки. Наиболее приемлемой для России является именно европейская модель функционирования оптовых продовольственных рынков.

Я глубоко изучал оптовые продовольственные рынки Японии (я семь дней с 5 часов утра до 22 часов вечера на каждом рынке изучил полностью всю технологию). Японская модель отличается от европейской модели тем, что там аукционная система торговли и управляющая компания оптового рынка функционирует за счет тех процентов, которые она получает, — это 5, 7 или 8 процентов в зависимости от вида продукции. Там полностью государственное регулирование. Министерство сельского хозяйства выдает разрешение на поставку продукции от товаропроизводителя на оптовый рынок, и местные органы власти дают разрешение предприятиям розничной торговли на получение продукции. Там

организован и санитарный контроль, и ветеринарный контроль везде. К сожалению, такой опыт только в Японии.

В Европе существует другая система оптовых рынков – они работают через сдачу в аренду торговых площадей. И отличие оптовых рынков от ОРЦ, о которых мы сегодня говорим... Это огромная разница. Оптовые продовольственные рынки предназначены для реализации продукции мелких и средних хозяйств в первую очередь. Почему? Потому что, как правило, самый первый канал – это прямые связи между крупными агрохолдингами и торговыми сетями. Эта форма торговли не поддерживается. Крупные агрохолдинги сами могут выполнять требования торговых сетей, а малые и средние хозяйства не могут выполнять. Поэтому государственная поддержка здесь в данном случае направлена именно на создание оптовых продовольственных рынков.

Наиболее приемлемая – испанская модель. В Испании было создано государственное предприятие Mercasa, и во всех 23 городах, где численность населения – от 200 тысяч и выше, были созданы оптовые продовольственные рынки. Эта модель была использована при создании первых оптовых рынков в России. В 1996 году мы создали первый оптовый продовольственный рынок в Волгограде на бывшей продовольственной базе – базе, которая имела 3 миллиарда убытков. В первый же год она эти убытки погасила, и в бюджет государства были возвращены сотни миллионов рублей (это до дефолта).

Дальше. Мы проводили каждый год там конференции, и, безусловно, пошло движение. Была принята первая государственная программа, комплексная программа развития инфраструктуры товарных рынков Российской Федерации (министерство экономики

было ее заказчиком). И в Минсельхоз мы тогда попытались включить эту программу создания оптовых рынков.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Говорите в микрофон, пожалуйста, а то Вас плохо слышно.

С.У. НУРАЛИЕВ

И было предусмотрено по этой программе 70 оптовых рынков во всех крупных городах, где формируется основной спрос на продукты питания. К сожалению, финансирования этой программы не было, и программа осталась невыполненной.

В 2010 году мы направили предложение в адрес Зубкова о том, что необходимо принимать новую программу, поскольку та программа осталась невыполненной, сроки прошли. И поручение было правительства в адрес Минэкономразвития, Минсельхоза и Минфина о том, чтобы включить эту программу. Программа была включена, но почему-то на каком-то этапе вместо оптовых продовольственных рынков появились оптово-распределительные центры.

Я в 1996 году был на выставке "Продэкспо" и там встретил американского консультанта Стивена Кригера (он работает в "РосАгроМаркете"). Я у него спросил: "Откуда эти ОРЦ появились в России? В Америке есть?" – "Нет". – "В Европе есть?" – "Нет". – "Где есть? Я был везде, я этих ОРЦ не видел нигде в мире". Он ответил: "Это эксперимент. Мы проводим эксперимент в России". Я сказал: "Проводите у себя в Америке эксперимент, потом распространяйте на Россию".

Чем отличается ОРЦ от ОПР? Оптовые продовольственные рынки везде, во всем мире создаются в крупных городах и промышленных центрах для решения проблемы мелких и средних сельхозпроизводителей и для поставки этой продукции в крупные

города и промышленные центры. А создавать ОРЦ бессистемно – это никогда не даст эффекта, поэтому нужна система. Это уже не ОРЦ, это хранилище, получается. Это в Кабардино-Балкарии, это "Сад-Гигант" в Ингушетии.

Мы в 2016 году направили предложение в Администрацию Президента Российской Федерации о том, что эта программа не будет эффективной. Было поручение Минсельхозу, они прислали некую отписку.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Регламент.

С.У. НУРАЛИЕВ

Буквально в этом году мы повторно уведомили Правительство Российской Федерации о том, что выделяемые средства на создание ОРЦ не будут эффективными.

Везде, во всем мире, существуют оптовые продовольственные рынки. Поэтому я предлагаю, во-первых, включить в рекомендации такой пункт: поручить Минсельхозу, Минпромторгу, Минфину и ФАС России проанализировать зарубежный опыт и дать оценку эффективности использования средств для создания ОРЦ с целью предотвращения дальнейшей монополизации канала сбыта торговыми сетями.

Второе – уточнить концепцию...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Давайте так: Вы все рекомендации нам дайте в письменном виде, мы их учтем.

С.У. НУРАЛИЕВ

Хорошо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо.

Вы правильно подняли вопрос, но у Вас, наверное, у самого нет понимания. То, что Вы сказали про Испанию (Mercasa и Mercabarna), в нашем понимании, в моем понимании, — это оптово-распределительные центры. Вы их называете рынками, но суть от этого не меняется.

Инна Николаевна, Вы хотите что-то добавить?

И.Н. РЫКОВА

Я просто сразу хочу сказать, чтобы потом не возвращаться... Если вдруг кто-то не видел описание зарубежного опыта, мы готовы направить в Совет Федерации еще раз для рассылки участникам информацию и про Mercasa, и про Rungis. Все это описано и систематизировано.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Да, разошлите. Я читал, это очень интересная информация.

Для присутствующих поясню. Называйте рынком, называйте центром... То, что прозвучало... Как раз Инна Николаевна сказала... У нас не получается распределения. То есть у нас либо хранение, либо переработка, либо еще что-то, либо мы хотим объединить хранение с переработкой. Но все центры, которые...

И в Вашем выступлении прозвучало... Я с Вами не согласен, Сражудин Урцмиевич, в том, что нет нигде в мире оптово-распределительных центров. Во всем мире они существуют. Вы их называете рынками, но суть от этого не меняется — это центры распределения. И там, кстати (это то, о чем я сказал в своем вступительном слове), либо крупные партии распределяются на средние и мелкие, либо из мелких и средних создается крупная товарная партия.

Далее. На всех рынках (в оптово-распределительных центрах, как мы их называем) обязательно существуют места для мелких

фермеров. На том же Rungis существует специальный павильон, где мелкий производитель может арендовать буквально одно палето-место и спокойно там торговать.

Просто, в Вашем понимании (в старом понимании), Вы называете это рынком, мы называем это центрами. Но суть не меняется. И такие распределительные центры надо создавать. И ознакомьтесь с этой работой, где четко описывается, как работают во всем мире подобные центры распределения.

Продолжаем нашу работу. Гончаров Владимир Иванович, советник генерального директора ООО "ENICA-express".

Только у меня просьба: чтобы это реально было по теме наших слушаний.

В.И. ГОНЧАРОВ

Конечно.

Уважаемый Сергей Федорович, уважаемые коллеги! Агрологистика. Во многом именно этот сектор формирует существенную часть накладных расходов в общей цепочке поставок и зачастую делает нашу продукцию неконкурентной по цене на мировом рынке. И это не просто затраты, это потери.

Последнее решение нашей исполнительной власти (буквально на днях это было) вселяет определенный оптимизм, что накопившиеся проблемы будут решаться более динамично. В частности, программа развития отечественных морских портов на ближайшие пять лет предусматривает общий объем инвестиций из разных источников почти на 1 трлн. рублей.

Пропуская вопросы логистики, товародвижения и инфраструктуры, сосредоточусь на информационном потоке в агрологистике. Что может принести сфере и потребителю внедрение в агрологистику такой технологии, как блокчейн? Блокчейн обычно

ассоциируется с криптовалютами, однако его возможности намного шире. Следует помнить, что по своей сути блокчейн – это технологический протокол, который может обрабатывать все типы данных контрактов, и сельское хозяйство здесь не исключение.

После того как продовольственные товары покидают агрохозяйство, они становятся частью широкомасштабной логистической цепочки с множеством участников, и всем этим участникам интересно знать местонахождение груза и продовольствия, соответствует ли это объективно сопроводительным документам. Эти технологии сейчас уже внедряются достаточно активно, но пока целостной картины этого процесса нет.

Тенденция развития основанного на блокчейне сельского хозяйства обещает вывести в прозрачное поле каждый этап выращивания и распределения продовольствия, вытеснить из торгового оборота контрафактную и некачественную продукцию. Блокчейн предоставит всем участникам единый источник правдивой информации для сельскохозяйственной цепочки.

Сельское хозяйство на блокчейне может решить некоторые проблемы управления, распределения, участия в акционерном капитале, связанные с управлением сельскохозяйственным предприятием, спонсируемым сообществом. Это будет новый инструмент поддержки малых предприятий. Блокчейн способен существенно оптимизировать и складские, и транспортные бизнес-процессы.

С чего начать? Уже работаем: отечественные компании, отдельные решения, но технология станет эффективной лишь при ее комплексном внедрении. Настало время приступить к разработке концепции внедрения технологии блокчейна в агрологистику.

Готовы инициировать конкретные пилотные проекты. Благодарю за внимание.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое, Владимир Иванович.

У нас еще заявлен Кравченко Владимир Казимирович, член нашего комитета, он хотел выступить. *(Оживление в зале.)*

В.К. КРАВЧЕНКО

Сергей Федорович, если есть еще выступающие... У меня предложение будет конкретно уже по проекту рекомендаций.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Давайте тогда в конце.

В.К. КРАВЧЕНКО

Да-да.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Просто у нас есть ряд выступающих, которые хотят предложить какие-то конкретные технологии, как предыдущий выступающий, по блокчейну, но это не тема наших парламентских слушаний. Мы рассматриваем принципиальные подходы к созданию системы агрологистики и системы распределения сельхозтоваров. Поэтому давайте сейчас уже перейдем к вопросам и выступлениям. У меня большая просьба: конкретно по нашей теме.

Вы хотели? Пожалуйста, к микрофону. И коротко. У нас по регламенту выступление в прениях — три минуты.

С.В. ПРОДАНОВА

Здравствуйте, уважаемые Сергей Федорович, коллеги! Спасибо за предоставленное слово.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Представьтесь, пожалуйста.

С.В. ПРОДАНОВА

Меня зовут Проданова Светлана. Я являюсь заместителем начальника отдела машиностроения для пищевых и перерабатывающих производств Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Я вкратце прокомментирую вопросы производства оборудования и расскажу, что сейчас делается министерством в этом направлении.

Что касается производства оборудования для зерна (вопроса, который Вы затронули). Это нории, зернохранилища, транспортирующее оборудование, силосы. Сейчас на территории России большой ряд производителей это оборудование выпускает. Оно конкурентоспособно, поскольку многое поставляется на экспортные рынки, что, я думаю, о многом говорит. Большинство производителей делают заводы комбикормовые, мельницы под ключ, то есть начиная именно от начального продукта, заканчивая конечным – от зерна до готовой муки. Поэтому говорить о том, что наши предприятия, скажем так, не способны на это, я считаю, не совсем правильно.

Также я хотела затронуть вопрос о том, почему все-таки потребитель закупает иностранное оборудование. Да, это вопрос к ним, поскольку мы, со своей стороны, сейчас проводим заседания рабочих групп по различным направлениям, в том числе у нас есть группа по зерну и комбикормам, по производству оборудования. В этих группах наша основная цель – все-таки свести производителей и потребителей и понять, что нужно конкретно и что для этого нужно сделать министерству, в чем помочь, если, например, какие-то виды оборудования не производятся или не соответствуют, допустим, требованиям настоящего времени.

По поводу повышения пошлин. Я в рекомендациях отметила два момента. Первое – это повышение пошлин на элеваторное оборудование. Да, мы сейчас эту работу ведем и заложили этот вопрос в проект отраслевой стратегии. По 16 позициям работа ведется, пошлины будут повышаться, но при прохождении соответствующих этапов.

Также я в рекомендациях увидела то, что касается снижения пошлин и запрета вообще на повышение пошлин, например, на фотосепараторы и зерноочистительное оборудование. Здесь вопрос в том, что наши производители также это делают – и зерноочистители, и сепараторы, и фотосепараторы.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Извините, три минуты уже прошли. Спасибо.

С.В. ПРОДАНОВА

Поэтому говорить о том, что Минпромторг на эту тему не обращает внимания... Нет, мы ведем работу и готовы слушать покупателей и помогать производителям. Спасибо большое.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Когда я говорил про бункеры (да, с зерном у нас ситуация более-менее нормальная), я имел в виду бункеры для птицеводства и свиноводства, например, и для производства молока. Было известно, что этих бункеров потребуется десятки тысяч, и это было известно 10 лет назад, и никто ничего не сделал, чтобы эти бункеры мы производили в Российской Федерации, а это прямая обязанность Минпромторга, я об этом говорил.

А сейчас я говорю еще о перерабатывающей и подрабатывающей технике для плодоовощной продукции. Все линии по переработке овощей и даже по доработке овощей и фруктов мы

покупаем за рубежом, к сожалению. Претензия основная такая – что никто не дает... То есть мы понимаем, что у Минпромторга очень широкий фронт работы, но если бы он четко сказал производителям: "Вот с этим мы вам будем помогать, это нужно для страны, и мы будем это субсидировать. Вот это можете производить сами, мы это не будем субсидировать"... Но это должно быть очень четко определено. Да, они делают в этом направлении определенную работу, но для сельхозтоваропроизводителей такой ясности, особенно для производителей сельхозтехники и оборудования для сельхозпроизводства, мы не видим. Вот это хотелось бы понять. Причем целеуказание должно быть не на год и не на полгода, оно должно быть на среднесрочную и долгосрочную перспективу, вот тогда мы действительно получали бы экономический эффект, у нас бы и наши производства были загружены, и работали бы мы на собственном оборудовании.

Кто еще хочет выступить? У нас есть еще выступающие, но, насколько я понимаю, эти выступающие говорят о конкретных технологиях. Я говорю: это не тема наших парламентских слушаний.

Да, пожалуйста.

М.Ю. СИНЁВ

(Микрофон отключен.) У нас порядок ведения – актуальные вопросы транспортировки. Я, как президент Ассоциации операторов рефрижераторного состава...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Пожалуйста, Михаил Юрьевич.

М.Ю. СИНЁВ

Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Только постарайтесь, чтобы это соответствовало теме наших парламентских слушаний.

М.Ю. СИНЁВ

Рыба тоже у нас входит в перечень сельхозпродукции, поэтому я буду говорить о перевозке рыбы.

С 1 сентября 2017 года вступил в силу технический регламент Евразийского экономического союза "О безопасности рыбы и рыбной продукции", содержащий обязательные для применения и исполнения требования к безопасности рыбы и рыбной продукции, выпускаемой на территории ЕАЭС, как в процессе ее производства, так и в процессах хранения, перевозки и реализации.

Согласно пункту 56 технического регламента в процессе хранения, перевозки и реализации не допускается размораживание пищевой рыбной продукции. Кроме того, подпунктом "б" пункта 51 установлены условия хранения указанной продукции, содержащие запрет хранения мороженой пищевой рыбной продукции при температуре выше минус 18 градусов. Учитывая верховенство решения ЕАЭС над национальными нормативными актами, с 1 сентября 2017 года в отношении рыбы и рыбной продукции на территории Российской Федерации должны применяться указанные положения технического регламента. Тем не менее в настоящее время допускается перевозка замороженной рыбной продукции в подвижном составе, не обеспечивающем поддержание требуемого температурного режима на всем пути следования. Такие условия перевозки приводят к повышению температуры в толще замороженной рыбы, что делает невозможным ее дальнейшую реализацию на основании пункта 16 технического регламента, содержащего запрет к обращению рыбы мороженой, имеющей

температуру в толще продукта выше минус 18 градусов, а также рыбы, подвергнутой размораживанию в период хранения.

На сегодняшний день Россельхознадзором по фактам ветеринарного контроля выявляется нарушение температурного режима в толще блоков рыбы мороженой на момент выгрузки от минус 12,5 до минус 9 градусов. Учитывая социальную значимость рыбы и рыбной продукции, указанные обстоятельства ставят как производителей рыбной продукции, так и торговые сети перед необходимостью закупать рыбу и рыбную продукцию заведомо низкого качества, нарушая тем самым требования технического регламента. Причина нарушения в том, что основной целью ставится не перевозка и сохранение качества и безопасности для потребления пищевой продукции, а экономика перевозок по принципу "чем дешевле, тем лучше". То есть возникает вопрос снижения тарифа на рефрижераторные вагоны и контейнеры, обеспечивающие поддержание температурного режима. Сегодня только рефрижераторный подвижной состав и рефконтейнеры в силу своих конструктивных особенностей за счет машинного охлаждения могут осуществлять перевозки на бóльшую дальность, чем в остальных изотермических вагонах, и обеспечивать сохранение потребительских свойств и качества скоропортящихся грузов.

В то же время стоимость перевозки СПГ в рефрижераторных контейнерах является одним из основных факторов, ограничивающих развитие рынка перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом. Так, величина тарифа на перевозку 1 тонны в рефрижераторном контейнере на 12–15 процентов выше тарифа на перевозку в рефрижераторном вагоне, на 36–43 процента выше тарифа на перевозку в вагоне-термосе и на 75–158 процентов выше тарифа на перевозку в универсальном контейнере.

На основании изложенного считаю необходимым высказать следующие предложения:

Минтрансу, ОАО "РЖД" – пересмотреть условия и предельные сроки перевозки рыбы мороженой в режиме "термос" в соответствии с требованиями технического регламента и внести изменения в локальные акты РЖД – распоряжение № 3531р от 4 ноября 2004 года и распоряжение № 1217р от 2 июля 2007 года; ФАС, Минтрансу, Минэкономразвития – изменить порядок тарифообразования на перевозку в рефконтейнерах, приблизив тариф к уровню тарифа на перевозку в универсальном контейнере, внести изменения в прейскуртант № 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами". Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо.

Да, мне знакома эта проблема, связанная с разностью тарифов. Это непонятная, скорее всего, чисто коммерческая ситуация, технически она не определена. Мы учтем это в рекомендациях.

У меня по рекомендациям большая просьба. Инна Николаевна, может быть, Вы нам поможете? Знаете, что мне не нравится в рекомендациях? Там нет системы – что первоочередное, что второе, а что третье. У нас, к сожалению, нет такого количества сотрудников и достаточной компетенции по всем направлениям. Поэтому, если бы Вы взяли на себя такую небольшую...

И.Н. РЫКОВА

Если несколько дней есть, то мы готовы.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Да, до 25-го числа. Мы даже готовы продлить срок, чтобы все-таки, читая этот документ, все понимали, какие приоритетные

глобальные задачи стоят перед страной, какие текущие задачи и так далее.

И.Н. РЫКОВА

Здесь главное – увязать технологии, финансы, приоритеты, как уже мы говорили, да?

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Да. И нужно отметить вот это межотраслевое сотрудничество, горизонтальные связи. Потому что по всем направлениям, которые мы разбираем в Совете Федерации, мы видим постоянно одну и ту же историю – что у нас одно министерство не знает, чем занимается другое, а в результате страдают прежде всего наши граждане и наши производители, потому что они теряют возможность реализовать свой товар или свою продукцию. А мы при этом покупаем то, что можем прекрасно производить сами.

Опять же прошу по теме наших парламентских слушаний.

В.Н. ИВАНОВА

Можно выступить?

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Да, пожалуйста.

В.Н. ИВАНОВА

Спасибо.

Уважаемый Сергей Федорович, уважаемые коллеги! Прежде всего я хотела бы поддержать выступление госпожи Рыковой Инны Николаевны...

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Извините. Представьтесь, пожалуйста, для стенограммы.

В.Н. ИВАНОВА

Ректор Московского государственного университета технологий и управления имени Разумовского Иванова Валентина Николаевна.

Итак, поддерживаю линию, связанную с тем, что, конечно, ОРЦ нужно создавать системно. И я уверена, мы все вместе понимаем, что ОРЦ, всю линию по транспортировке и хранению, цепочку товародвижения нашей продукции и актуальность создания этого объекта в целом трудно переоценить.

Вторая позиция. Сергей Федорович, я с Вами согласна в отношении того, что действительно нужно возродить Госплан. И, наверное, тема агрологистики в этом нам серьезно помогает или по крайней мере требует от нас такого рода действий.

И, говоря о возрождении Госплана, я бы прежде всего подчеркнула, что нужно возродить балансовый метод. Сегодня это в той или иной мере звучало, но только фрагментарно. Я хочу подчеркнуть, что наш университет вместе с Федеральным научным центром пищевых систем имени Горбатова провели расчеты балансов по всем видам основных сельскохозяйственных продуктов (то есть по овощам, по молоку и по мясу) по всем муниципальным образованиям, то есть районам Центрального федерального округа. Огромная статистика.

Более того, если есть баланс, то понятно, какие объемы хранения нам необходимы в этом муниципальном образовании (районе), в объединенных (я имею в виду на границе субъектов) и так далее. И хочу сказать, что в этой работе мы взаимодействовали с институтом холодильной промышленности и пришли к глубокому убеждению, что нам необходимы ОРЦ с емкостью хранения от 1 до 10 тыс. тонн в шаговой доступности. В шаговой доступности.

И, конечно, возникают два вопроса: если крупные ОРЦ, то ориентированные на холдинги, если те ОРЦ или, образно говоря, емкости хранения, о которых я сказала, то это ориентированные на фермерские хозяйства, на кооперативы. И вот здесь я глубоко убеждена, что заявленную тему наших парламентских слушаний обязательно нужно увязать с созданием кооперативов второго уровня. И тогда кооперация будет жить (это то, ради чего мы с вами эту тему рассматриваем) и тоже соответствующим образом будет работать на создание рабочих мест, на закрепление людей на сельских территориях и на создание эффективного хозяйства.

Далее. Уважаемые коллеги, мы, подчеркиваю, вместе с ФНЦ имени Горбатова разработали подпрограмму хранения, транспортировки и переработки сельскохозяйственной продукции, передали ее в Министерство сельского хозяйства, причем работали в соответствии с постановлением правительства от 25 августа 2017 года № 996. Судьба неизвестна. На наш взгляд, с учетом новой кадровой перезагрузки эту тему целесообразно было бы восстановить в рамках работы соответствующего департамента Минсельхоза.

И последнее. Конечно, нужны соответствующие региональные программы, чтобы была системность, чтобы была кооперация второго уровня, чтобы были те социальные аспекты, о которых я говорила. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое. С чем-то соглашусь, с чем-то нет. Согласен, нужны мелкие... то, что, мне кажется, страдало в программе Минсельхоза, которую они тогда... Но хотя это была система, уже было хорошо. Там не было распределения между собирающими центрами и распределяющими. Во всем мире... Взять ту же Германию, там 32 распределяющих центра и 190 собирающих. То

есть собирающие — это те, которые находятся в регионах производства, где буквально в шаговой доступности для сельхозтоваропроизводителей даже на тракторном прицепе можно привезти продукцию, которую тут же переработают, подготовят для хранения и транспортировки. И, мне кажется, то, что в свое время не было в программе ОРЦ, и создало такое непонимание. Хотя примеры имеются — это есть и в Италии, и в Испании, и в Германии. То есть во всех странах, где развито сельхозпроизводство, есть два вида ОРЦ — это те центры, которые собирают у среднего, мелкого и крупного, кстати, производителя, если ему это нужно, и те центры, которые уже распределяют эту продукцию в регионах основного потребления данной продукции. Поэтому, конечно, это надо... Вы тоже посмотрите рекомендации, чтобы это учесть.

Кто еще хочет выступить по данной теме? Пожалуйста.

Н.А. ГАЛИМОВ

Галимов Николай Анасович, Минтранс России.

Меня сегодняшние парламентские слушания немножко удивили чем? Мы все начинаем оперировать разными цифрами по перевозкам, что, наверное, в нашей среде не совсем правильно. Я думаю, что как раз, когда в Комитете по экономической политике будут проходить парламентские слушания на данную тему, основной нашей задачей при подготовке будет сверка цифр, чтобы мы все разговаривали на одном языке и правильно принимали управленческие решения. Потому что если мы говорим сейчас про погрузку зерна в 2018 году, то за восемь месяцев она у нас увеличилась на 44 процента. То есть это к вопросу о том, хватает или не хватает зерновозов. На самом деле зерновозов у нас хватает. Но здесь никто не поднял вопрос: а почему в прошлом году (Вы приводили пример, что Вы сами вмешивались в этот процесс) так

происходило? И удивительно, что здесь никто на него не ответил и не сказал, как это было на самом деле. У нас железная дорога работает круглые сутки, семь дней в неделю, 365 дней. А элеваторы работали пятидневную рабочую неделю, в субботу и воскресенье не работали.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Я это первый раз слышу от Вас.

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

Не вводите в заблуждение. Это инспекторы, которые выписывают документы, работают пять дней в неделю до 17 часов.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Коллеги, давайте так...

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

А элеваторы точно так же — круглосуточно.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Аркадий Леонидович, у меня просьба: пусть выступающий выступит, а потом мы будем апеллировать. Хорошо?

Н.А. ГАЛИМОВ

Я как раз об этом...

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

(Микрофон отключен.)

Н.А. ГАЛИМОВ

Хорошо. Я как раз об этом и говорю. То есть анализ, наверное, на парламентских слушаниях мы будем проводить дальше в Комитете по экономической политике, вот этот вопрос нам стоит детально обсудить, чтобы мы понимали, откуда возникает дефицит так или иначе. Это первое.

Второе. Где у нас узкие места, которые нам надо будет совместно отработать, чтобы такого впредь нам не допускать?

Относительно развития портов. Здесь было сказано, что мы планируем в соответствии с нашим планом увеличить мощность морских портов к 2025 году на 28,5 млн. тонн к уровню 2017 года, развиваем фактически порты во всех бассейнах.

Удивительно, но здесь никто не поднял вопрос (к нам очень много обращений поступает от сельхозтоваропроизводителей), связанный с транспортировкой сельхозтехники — когда с жатками идут, а с жатками нельзя... По идее они должны их поместить для транспортировки в соответствующий прицеп, а на прицепе нет государственного номера. И поэтому мы предлагаем Минсельхозу на этот вопрос обратить внимание и внести изменения в соответствующий регламент.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Мы, кстати, получили письмо, ваши предложения. Знаете, что мы сделали? Мы разослали это по регионам, потому что мы очень боимся того, что, как только возникает вроде бы благая идея помочь сельхозтоваропроизводителям (номера на прицепах), в конечном итоге это превращается для них в головную боль. Поэтому мы ваши предложения разослали по регионам, посмотрим, как они это оценят.

Что касается вагонов... Вы поверьте, это не моя функция, как члена Совета Федерации, — заниматься выбиванием вагонов для своей области, хотя я этим периодически занимаюсь. Все говорят, что вагонов хватает, а я знаю, что многие мои коллеги занимаются тем же самым. То есть как-то здесь реальная жизнь не согласуется с заявлениями представителей наших уважаемых министерств.

Пожалуйста, Аркадий Леонидович.

А.Л. ЗЛОЧЕВСКИЙ

У нас есть целый комплекс проблем, завязанный на перевозке. Я просто за неимением времени все не стал описывать, но не хватает маневровых тепловозов.

Почему все эти задержки возникают? Вы говорите, что элеваторы не работают. Элеваторы работают круглосуточно, точно так же, как и железная дорога. Но они простаивают в ожидании оформления документов, потому что инспекторы не работают круглосуточно (они работают до 17 часов пять дней в неделю). Пока они не оформят документы, вы вагон отправить не можете. Он просто простаивает, понимаете? Дальше, соответственно, начинается: маневрового тепловоза нет (он в дефиците, и за ним надо в очереди стоять), и, пока он приедет и заберет этот вагон, уже погруженный вагон, вы точно так же простаиваете. Вот почему простои возникают. Они возникают не потому, что мы не работаем. Отрасль работает точно так же — круглосуточно.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Пожалуйста, Анатолий Анатольевич.

А.А. КУЦЕНКО

Если можно, я все-таки коллеге из Минтранса отвечу и поддержку Аркадия Леонидовича. Вопрос не в количестве вагонов, а в эффективности их использования. Но, когда Минтранс и РЖД занимают позицию: вагон подан на станцию, и наша ответственность здесь снимается... А там не хватило локомотива. А он у вас работает раз в трое суток по графику. И тогда, естественно, наши инспекторы, Россельхознадзора, могут оформить документы, но не выходит. Это первое.

Второе. У нас перегружена железная дорога. Мы видим, сколько решений вы уже объявляете в направлении "Южный поток"

Азово-Черноморского бассейна, но проблема эта не решается. Соответственно, нам говорят: у вас вагоны в обороте слишком большой период времени. Когда мы говорим: давайте развивать маршрутные отправки... Маршрутизация работает, только если у тебя в твоей собственности есть пути необщего пользования. Если на путях общего пользования — это уже не считается маршрутной отправкой. А платить дополнительные деньги — поедешь зерновым экспрессом, пристраиваясь к пассажирскому поезду. Мы уже все нюансы знаем.

И по поводу того, что не работают, как Вы утверждаете, в субботу и воскресенье, я скажу, что у нас ЦФТО отчитываются еженедельно по этой ситуации в наших штабах (мы штабы не отменили). Мы пригласим коллег из Минтранса, чтобы представители вашего ведомства тоже были и немножко понимали ситуацию. Поэтому мы несколько себя сдерживаем, но мы им можем много дать.

И несинхронизация развития, скажем, планов по расширению узких мест... Потому что у нас в приоритете какие грузы идут? Уголь, мы знаем, металл. Мы идем третьими. И, если нам кто-то поможет кого-то подключить, мы решаем вопрос в этой части.

И хотел бы ответить на вопрос по элеваторам — где и как строить.

Элеваторные услуги очень дорогие. Если элеватор "гоняется" за клиентом на юге и отгрузка там стоит 250 рублей, то сибиряки знают, что это тысяча, и не подходит, и это на старых, не всегда модернизированных элеваторах. И в связи с этим сельхозтоваропроизводители вынуждены строить свои хранилища для передержки на полгода. Все знают, что там можно хранить. Больше — да, сложнее, а полгода можно. И в этой связи мало-

мальски идет развитие строительства на кооперативной основе или у фермера, который понимает, что лучше у себя хранить, чем отдать элеватору. Да, сушка сейчас нужна. И чем больше мы производим зерна, тем больше надо сушить. И плюс по масличным культурам мы будем наращивать объемы. Здесь встает вопрос в части сушек. И как раз здесь с коллегами из Минпромторга мы обсуждали, достаточно ли будет этих мощностей для нашего обеспечения, потому что это новый вызов, и нам нужно будет с этим работать.

И еще один момент – по мерам господдержки. Многие коллеги нам предлагают свои программы – по ОРЦ, по разным темам. Ни за одной такой программой нет ни одного инвестора. Вот когда мы об этом говорим... То есть мы продумали программу. Кто это будет финансировать? Государство не финансирует. Мы не РЖД. Мы САРЕХ на это не выделяем. Мы создаем условия, для того чтобы взять льготный кредит и построить ОРЦ. И банки смотрят, сколько проектов было реализовано. Нам нужно привязать к ОРЦ покупателей. Почему и говорим... И так называемая зона накопления... Почему упор сделали на хранилища для скоропортящейся продукции, овоще-, плод- и картофелехранилища для сельхозтоваропроизводителей? Это как раз те зоны накопления. Зачем нам еще одни ОРЦ создавать, когда он должен владеть этим? Не еще один элеватор будет диктовать условия, а тот, кто будет владеть хранилищем, будет сам уже понимать, кому будет продавать. Будет создавать хорошие условия ОРЦ, будет у него покупатель находиться, как на элеваторе трейлер, – все повезут туда и будет оборот работать, и элеватор зарабатывать, и у всех будут поставки. Поэтому это многогранная связь.

Еще раз говорю: мы деньги не раздаем, мы предоставляем субсидированные кредиты. Но если объект построен и он не будет

загружен, как у нас сейчас по ряду ОРЦ, значит, система не будет выстраиваться. В этом плане, мы считаем вместе с Минпромторгом, стратегическая задача – привлечь туда покупателя (или сети это должны выстроить). И как раз это будет связано с распределительными центрами. То есть это ключевой момент. Тогда туда нас повезет производитель, потому что они сейчас свою продукцию продают, но продают за меньшие деньги. Поэтому, если мы создадим инструмент, который даст прибавку к стоимости, они все будут в очередь стоять перед этим ОРЦ. А если это еще один из тех, кто будет "снимать с них пенку", – значит, их там не будет. Это главная задача и цель всех этих наших программ. А остальное... Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое, Анатолий Анатольевич. Приятно слышать от Вас такое эмоциональное выступление.

Мы как раз от вас и просим, как от регулятора сельхоздеятельности нашей страны, таких четких планов и целеуказаний, что государство будет поддерживать, почему будет поддерживать и какой результат от этого надо получать.

Понятно, что многие... У нас вообще странная ситуация: с вас спрашивают за все, а большинство полномочий у Минпромторга. Мы давно говорим о том, что надо расширить полномочия Минсельхоза хотя бы по каким-то направлениям, например в части создания агрологистики, создать рабочую группу, где бы Минсельхоз имел приоритеты, мог бы действительно диктовать, в хорошем смысле, те позиции, которые необходимы для нашей страны. Тем более была поставлена задача почти в два раза увеличить экспортный потенциал продовольствия. А без агрологистики мы, к сожалению, этого сделать не сможем.

Пожалуйста. Представьтесь, пожалуйста.

Е.Н. ХАРЕНКО

Харенко Елена Николаевна.

Вы, наверное, правильно сняли мой доклад. О технологиях я не буду говорить, но, используя вашу площадку, хотелось бы сказать, что мы подготовили большой перечень замечаний к правилам перевозки железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов.

И у меня большая просьба, хотя Михаил Юрьевич сейчас, выступая, успокоил и сказал, что 40-й технический регламент будем мы все-таки выполнять — сохранять температуру рыбы в центре тела... Но тут есть еще такой замечательный пункт 10, согласно которому вопросы, касающиеся качества перевозимого скоропортящегося груза, регулируются без участия перевозчика. Если эта фраза останется в этих правилах, то в принципе никакие технические регламенты все равно соблюдаться не будут. Пожалуйста, внесите изменения.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

А как эту фразу понимать?

Е.Н. ХАРЕНКО

Вот в таком духе это нам было представлено для замечаний. У нас были направлены замечания на нескольких страницах.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Буквально одна минута.

Е.Н. ХАРЕНКО

Да. Может быть, пояснения какие-то?.. Может быть, неправильно ее поняли?

М.Ю. СИНЁВ

Разрешите я поясню. Во-первых, я сейчас не говорил о правилах перевозки скоропортящихся грузов. Я говорил конкретно о перевозке рыбы.

Что касается правил перевозки скоропортящихся грузов (об этом было здесь тоже в докладе упомянуто), которые регулируют... Они дерегулируют на сегодняшний день те условия перевозки, которые складывались с 50-х годов. Ассоциация операторов рефрижераторного состава не согласна с такими правилами.

Во-первых, снимается ответственность с РЖД в части контроля за условиями перевозки грузов. Во-вторых, отдается на откуп грузоотправителю выбор подвижного состава и условий перевозок. И, в-третьих, при данных тарифах это просто нереально. Плюс еще есть такое понятие, как "освидетельствование подвижного состава", то есть его изотермических характеристик. На сегодняшний день институт освидетельствования таких вагонов на железной дороге не введен, поэтому ассоциация выступила с предложением отложить принятие этих правил перевозок скоропортящихся грузов, расписать "дорожную карту" на ближайшее время, сесть и основательно продумать, как это должно быть.

Мы считаем, что завтра наступит хаос, потому что отдавать на откуп грузоотправителям, из которых 90 процентов не являются производителями сельхозпродукции, — это преступление, потому что (я уже говорил в своем докладе по рыбе) чем дешевле, тем лучше. И завтра все поедет в крытых вагонах, в универсальных контейнерах, без поддержания температурного режима. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо Вам. Но здесь мне с Вами трудно согласиться, потому что отправители...

В.С. ТИМЧЕНКО

Сергей Федорович, я прошу прощения...

Вы только с одной стороны все-таки говорите. Вот давайте посмотрим существующие сегодня правила для перевозчиков и отправителей, давайте посмотрим штрафы, ответственность, соразмерность штрафов – в сотни раз разница. Отправитель платит колоссальные, миллионные штрафы, а перевозчик ни за что не несет ответственности.

Я не предлагаю сейчас вдаваться в полемику, но мы должны быть объективными, и не надо односторонне показывать ситуацию. Именно поэтому, еще раз повторяю, все эти проблемы, которые Вы сейчас тоже поднимаете с другой стороны... 19 ноября мы приглашаем Вас на парламентские слушания, там все обсудим.

Мы здесь – сторона нейтральная. Мы не заинтересованы ни отстаивать интересы перевозчиков... Мы должны поддерживать отечественных товаропроизводителей, но должны быть объективные условия.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое, Вячеслав Степанович.

Мне тоже непонятна логика. Если отправитель заинтересован в товаре, то вряд ли он будет отправлять его с нарушением температурного режима или других правил хранения, потому что это его деньги, а ответственные Роспотребнадзор и Россельхознадзор работают сейчас достаточно эффективно, и за продажу (реализацию) испорченного товара – достаточно большая ответственность, и мы ее, кстати, сейчас будем повышать. Но, возможно, есть какие-то нюансы.

Я тогда прошу, Вячеслав Степанович, Вы в этом тоже разберитесь.

А в наши рекомендации мы готовы это включить. Только вы сформулируйте позицию, обе стороны, более кратко, чтобы это можно было в нашем документе учесть.

Время у нас уже подходит к концу. Буквально две минуты, пожалуйста. Представьтесь.

Г.А. БЕЛОЗЁРОВ

Директор института холодильной промышленности Белозёров Георгий Автономович.

У меня два вопроса.

Что касается проблемы сохранности скоропортящихся продуктов, эта проблема действительно особая, она требует создания холодильной цепи и сопряжения всех элементов, которых очень много и которые сегодня уже отмечали. Так вот, одна из проблем сегодня такова — мы имеем дело с межведомственной системой (у нас в перевозках задействован и автомобильный транспорт, и железнодорожный, и морской, осуществляются и речные перевозки, и авиационные перевозки), а правила были утверждены в свое время в каждом ведомстве, которое действительно каким-то образом учитывает свои интересы. Поэтому предложение такое — создать (назрела необходимость) единый свод правил, в рамках которого снять целый ряд стоящих сегодня вопросов.

И второй маленький момент. Во всем мире, конечно, холодильные цепи развиваются сегодня быстрыми темпами, и одним из показателей такого "холодильного благополучия" является количество промышленных емкостей в различных отраслях. Так вот, к сожалению, у нас начиная с 1995 года не ведется государственная статистическая отчетность по количеству холодильных емкостей. Это стратегическая задача. Конечно, она представляет не только научный интерес, она необходима для того, чтобы планировать и чтобы

развивать систему хранения опережающими темпами по отношению к производству продукции. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо. Это действительно очень важная тема, и, я надеюсь, представители министерств обратят на это внимание. Возможно, такая статистика есть, просто она достаточно узкого употребления.

Я все-таки предлагаю уже заканчивать наши парламентские слушания.

Кравченко Владимир Казимирович, член Комитета Совета Федерации по экономической политике. Пожалуйста.

В.К. КРАВЧЕНКО

Уважаемые Сергей Федорович, Вячеслав Степанович! Спасибо за организацию парламентских слушаний. Тема очень важная и актуальная для всех регионов Российской Федерации.

У меня по рекомендациям два пункта.

Одна из тем, которая обсуждается уже, наверное, в течение двух лет (я поднимал этот вопрос, и не только я, но и другие сенаторы — для всех регионов это важно), — это тема инвестпроектов. Комиссия Минсельхоза не собиралась уже в течение двух лет. Я этот вопрос и Ткачёву задавал на "правительственном часе", сейчас Гордеев здесь был. Обещали снова к этому вопросу вернуться. В Томской области, которую я представляю, 26 проектов заявлено в течение уже 2,5 лет. И такая же ситуация, я знаю, в других субъектах. Комиссия не состоялась.

Поэтому у меня конкретное предложение в проект рекомендаций — рассмотреть возможность выделения дополнительных средств из федерального бюджета на возмещение части затрат по уплате процентов по инвесткредитам (займам) по договорам, заключенным до 1 января 2017 года, и проведение в 2018

году заседания комиссии Минсельхоза по отбору инвестпроектов в АПК. Потому что тема инвестпроектов связана с сегодняшней напрямую.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Давайте включим. Мы знаем эту проблему. Включим.

В.К. КРАВЧЕНКО

Да. И второе предложение касается вопроса, связанного с зернохранилищами во всех субъектах, независимо от того, это Юг или Западная Сибирь. У нас сейчас по погодным условиям чрезвычайная ситуация в сельском хозяйстве. За последние семь лет уровень выбытия зернохранилищ превысил уровень приобретения на 20 процентов. Сами собственники не в состоянии этот вопрос решить.

Поэтому предложение – Минсельхозу рассмотреть и выработать механизмы субсидий региональным бюджетам в порядке софинансирования (то есть процент там будет индивидуально по каждому региону определяться) на строительство, ремонт и модернизацию зернохранилищ.

Вот у меня конкретно два предложения. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо большое.

Пожалуйста, Анатолий Анатольевич. По первому вопросу можете ответить? Ну и по второму, если у Вас есть информация.

А.А. КУЦЕНКО

Что касается первого вопроса, мы уже его рассматривали. В связи с ограниченностью средств федерального бюджета пока решение на текущий момент не принято. Но рекомендация будет – мы будем еще раз смотреть, потому что прорабатывали этот вопрос и понимаем, какое количество из тех, скажем, 26 миллиардов, по

которым было обязательство у нас за весь период (с 2015 года), которое на текущий момент... Плюс смотрели возможности перевода их даже на льготное кредитование. Часть проектов, конечно, не была реализована, но наибольшая сложность — это когда приобретали технику и эти проекты были... Техническая модернизация тоже туда вошла.

В.К. КРАВЧЕНКО

Я позволю себе реплику.

Коллеги, сейчас бюджет формируется.

А.А. КУЦЕНКО

Он уже сформирован.

В.К. КРАВЧЕНКО

Ну, давайте тогда исходить из потребности, а не наоборот. 3,5 триллиона сейчас в фонд развития пойдет.

А.А. КУЦЕНКО

Это не моя компетенция.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Владимир Казимирович, давайте так. Мы сейчас не будем здесь эту тему обсуждать... *(Оживление в зале.)*

В.К. КРАВЧЕНКО

Деньги есть в бюджете, мы же знаем. Давайте мы будем помогать лоббировать тогда эти вопросы Минсельхозу.

А.А. КУЦЕНКО

И по второму вопросу.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Да, по второму.

А.А. КУЦЕНКО

Здесь нам надо понять: или субсидирование процентной ставки (но уже предусмотрены льготные кредиты), или... Если

вопрос о САРЕХ, то надо более четко тогда сформулировать, мы тогда будем прорабатывать.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Вы посмотрите, отдельно на этот вопрос ответьте, пожалуйста, члену Совета Федерации.

А.А. КУЦЕНКО

Хорошо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

А по первому вопросу я могу сказать, что мы практически на каждом заседании нашего комитета обсуждаем эту тему. Мы понимаем, что Минсельхоз, к сожалению, имеет ограниченный ресурс. Но в то же время нам надо обратиться все-таки к министру и, наверное, вместе с ним лоббировать эту тему. Нам в свое время, в 2008 году, это удалось (тогда еще Гордеев был министром сельского хозяйства), мы увеличили бюджет почти в два раза. Но это был единственный на моей памяти случай, когда мы смогли действительно помочь Минсельхозу так глобально увеличить бюджет на сельское хозяйство.

Сейчас, конечно, бюджет уже достаточно большой, но надо нам отдельно, может быть, на пленарном заседании эту тему поднимать и помочь Минсельхозу. Потому что, я так понимаю, у них сейчас не хватает, скажем так, сил пробить дополнительное финансирование в рамках этих проектов.

В то же время мы понимаем, что все эти субсидии были включены в бизнес-планы, в финансовые модели. И понятно, что многие предприятия... Если взять, например, тепличные хозяйства, у которых почти 20 миллиардов САРЕХ, которые они планировали получить, зависли (и, наверное, они их не получают), они, конечно, в ближайшее время могут оказаться в очень сложной ситуации.

Буквально одна минута.

Сергей Федорович, абсолютно правильные и корректные вопросы ставятся, особенно в последнее время, по инвестиционным и оборотным кредитам для пищевой и перерабатывающей промышленности (в первую очередь для мукомольной). С господином Куценко мы много раз к этой теме подходили, возвращались и, к сожалению... Действительно, нужно поддержать Минсельхоз, чтобы они обратили внимание на эту тему. Не хватает финансирования мукомолам для формирования запасов, для того чтобы элеваторы держать тоже полными в том числе. Из-за этого и возникает масса проблем.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо.

(тот же)

Наши элеваторы не загружены. А наличие зернового сырья – это как раз фундамент продовольственной безопасности и стабильности ценообразования в наше непростое время. Спасибо.

С.Ф. ЛИСОВСКИЙ

Спасибо. Немножко не наша тема сегодня, но тема очень важная, она постоянно звучит.

Вячеслав Степанович, вы тоже в своем комитете посмотрите. Может быть, нам, двум комитетам, обратиться на пленарном заседании к Совету Федерации, чтобы это было какое-то единое решение?

Мы в свое время (несколько лет назад) принимали решение, чтобы у нас бюджетное финансирование АПК было не менее 3 процентов бюджета (мы помним и такие решения). Мы, к сожалению, этого до сих пор не достигли. Но тем не менее

действительно вопрос дополнительного финансирования инвестиционных проектов в сфере АПК очень острый, и главное — он может привести к реальным потерям сельхозтоваропроизводителей. Потом и банки начнут "подвисать", потому что у них будут невозвраты кредитов. И потом все будут кругом виноваты, а почему это произошло — все как бы забудут.

Я предлагаю завершить наши парламентские слушания. У нас есть неделя на то, чтобы вы представили свои предложения в проект рекомендаций. Пожалуйста, постарайтесь успеть в этот срок. Мы потом проект рекомендаций разошлем. Но постарайтесь, чтобы время не было потрачено зря. Спасибо.
