



ПЕРСПЕКТИВЫ

Наступит ли сельский ренессанс?

Повысить эффективность агрокомплекса России помогут региональные программы

В Москве в Центре международной торговли прошло заседание «Меркурий-клуба», где обсуждали проблемы АПК России. Во вступительном слове председатель правления клуба, академик РАН Евгений Примаков сообщил, что «страна находится в зоне опасности, если доля импорта продовольствия превышает 25%». К слову, в России 35% продовольственного обеспечения идет за счет зарубежных поступлений.

– Конечно, речь идет не об откате от импорта продовольствия, – заметил Примаков. – Диверсификация его потребления в современных условиях предполагает закупку тех продовольственных товаров, которые не производятся на месте. Вместе с тем для обеспечения продовольственной безопасности России нужен не только количественный, но и качественный рост продукции нашего АПК. В этой связи следует обратить особое внимание на его конкурентоспособность.

Еще одна проблема, на которую акцентировал свое внимание Евгений Примаков, – экспорт сельхозпродукции. Сегодня Рос-

сия поставляет на зарубежные рынки в основном зерно.

«Нужно прямо сказать, что в нынешних условиях без его экспорта нет возможности увеличения доходов производителей до такого уровня, когда появляется возможность расширения инвестиционной базы модернизации российского сельского хозяйства. Следовательно, возможность модернизации нашего сельского хозяйства непосредственно зависит от количества экспортируемого зерна», – сказал академик РАН. Однако возникают острые проблемы, которые необходимо решить как можно быстрее. Это строительство линейных, портовых элеваторов, а также небольших хранилищ.

– Почему бы не предоставить государственные льготы строительным компаниям, занятым созданием инфраструктуры, увеличением мощностей по хранению зерна на Юге, в Сибири, на Дальнем Востоке? – спросил участников клуба Евгений Примаков.

В свою очередь, депутат Госдумы, председатель Комитета ТПП РФ по предпринимательству в аграрно-промышленной сфере Вик-



ФОТО БЕЛТА

тор Семенов обратил внимание на деструктивную роль естественных монополий для отечественного сельского хозяйства. По его словам, российский труженика села заставлял платить за газ и электричество заранее, в то время как польский фермер рассчитывается за пользование российскими энергоресурсами после проведенных работ.

Недоволен нынешними ценами для сельхозпроизводителей председатель Агропромсоюза Кировской области Владимир Дом-

рачев. По его словам, за последние 20 лет по Кировской области средняя цена реализации молока выросла в 16 раз, мяса – в 13 раз, зерна – в 11 раз. В этот же период цена на дизельное топливо выросла в 366 раз, на электроэнергию – в 471 раз, на сельскохозяйственную технику – 200-500 раз, на минеральные удобрения – в 150 и более раз. «Сдав одного бычка, ныне крестьянин может купить 1,5 т дизельного топлива против 26 т в 1990 году, за 1 т молока можно приобрести 0,5 т дизель-

ного топлива против 11 т в 1990 году», – отмечает Домрачев. В связи с этим, по его мнению, необходимо установить базовую поддержку сельскохозяйственных товаропроизводителей в форме выплаты им субсидий на компенсацию части затрат в расчете на гектар пашни и на единицу произведенной и реализованной животноводческой продукции.

Директор Института экономики РАН Руслан Гринберг заметил, что после военных расходов нет более важной проблемы, чем продовольственная безопасность. «Есть много причин, почему наше сельское хозяйство проигрывает, но есть одна главная причина – у нас в пять раз меньше государственная поддержка», – высказался ученый. Кроме того, по его мнению, много проблем для развития АПК создают монополии. Он привел недавний пример – монополизацию сырья для калийных удобрений. «Когда объединяются два предприятия – это нормально, например, с точки зрения международной конкуренции. Но для нашего сельхозпроизводителя это обошлось повышением цен на удобрения на 70%», – сказал он.

КОЛОНКА ОБОЗРЕВАТЕЛЯ

Россия зовет!

Председатель Правительства РФ Владимир Путин принял участие в Инвестиционном форуме ВТБ Капитал «Россия зовет!».

В своем выступлении на форуме он рассказал о приоритетах и стратегических планах России, чтобы и инвесторам, и представителям бизнеса «была понятна логика и мотивы нашего поведения, наших действий, тем более сейчас, в непростой период». В. Путин подчеркнул, что России очень важно доверие ее партнеров, а им соответственно – «предсказуемость наших действий и открытость».

В России, как отметил премьер, в полной мере осознают, что риски растут не только для одной экономической зоны, но и для всех экономик мира. И сейчас нужно принимать четкие, продуманные меры по предотвращению тех негативных процессов, которые многие эксперты уже стали называть второй волной кризиса. Однако В. Путин согласен с теми экспертами, которые утверждают, что мировая экономика находится в стадии выхода из кризиса.

Тем не менее, как считает глава правительства, в мировой экономике сохраняется нервность инвесторов, что дает себя знать и в России. Это видно по ситуации на отечественных фондовых площадках. Страна подошла к кризису 2008 года лучше подготовленной, чем к кризису 1998 года. «Но сейчас, – заявил В. Путин, – мы уже имеем опыт 2008 года и есть определенный запас прочности, запас инструментов противодействия негативным явлениям в экономике. Нашими приоритетами были и остаются строгая бюджетная дисциплина и повышение эффективности расходов, ограничение планки роста государственного долга».

Премьер заявил, что в этом году бюджет РФ будет исполнен как бездефицитный. В предстоящие три года для решения задач развития в экономике, социальной сфере правительство сознательно пойдет на небольшое превышение расходов над доходами. Для непредвиденных ситуаций есть средства Резервного фонда, объем которого растет и составит более чем 1,5 трлн рублей. Растет и Фонд национального благосостояния, который составит 2,6 трлн рублей. Объем золотовалютных резервов Центробанка – 0,5 трлн долларов, и по этому показателю Россия занимает третье место в мире. В отличие от многих других крупнейших экономик мира ни государственный, ни корпоративный сектор России не скован долговыми тисками. Отношение госдолга к ВВП по-прежнему не превышает в России 10%, при этом внешние заимствования вообще всего лишь 3%.

В общем, ситуация для страны существенным образом отличается от 2008 года в лучшую сторону. В. Путин отметил высокий уровень доверия населения к банковской системе: объем вкладов физических лиц за три года увеличился почти на 80%. На 1 сентября 2008 года объем вкладов населения составлял почти 6 трлн рублей, а на 1 сентября 2011-го – 10,072 трлн.

Но Россия, констатировал В. Путин, пока еще в значительной степени зависит от конъюнктуры цен на энергоносители. И стратегическая цель – это диверсификация экономики, чтобы изменить ее структуру, открыть дорогу для тысяч новых проектов и бизнес-идей. В первую очередь речь идет о создании современных производств и современных высокотехнических рабочих мест, внедрении новых технологий, кардинальном повышении производительности труда, осуществлении крупных проектов в сфере био- и нанотехнологий, связи, энергоэффективности, космоса. Необходимо создание в России сети мощных высокотехнологичных компаний, для чего нужны инвестиции, именно они должны стать главным ресурсом новой индустриализации страны. В ближайшие годы, по словам В. Путина, доля инвестиций в основной капитал должна вырасти до 25% ВВП.

«Совершенно очевидно: чтобы вкладывать деньги в нашу страну было и престижно, и выгодно, необходимо минимизировать риски – как экономические, так и административные. И не меньше макроэкономической стабильности важны, конечно, предсказуемость политического курса, политическая стабильность», – считает В. Путин.

Материал подготовил Александр ИЛЬИН

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР

Закономерности успеха

Что способствует превращению Беларуси в региональную логистическую зону

Логистика – довольно увлекательное занятие, имеющее вполне ощутимую финансовую выгоду: найти возможность сквозь тесное переплетение различных интересов, противосовес и козней конкурентов провести товар от производителя к потребителю с наименьшими потерями. И Беларусь прилагает все усилия, чтобы из банального «перекрестка в центре Европы» превратиться в ультрасовременную и удобную для всех «многоуровневую евро-развязку».

В скором времени в Беларуси будут построены четыре объекта сети транспортно-логистической системы ЕврАзЭС, причем три из них – уже в следующем году. Принятая в ЕврАзЭС концепция развития транспортного пространства предусматривает создание транспортно-логистических цепочек и терминалов на территории от Алматы до Бреста. Эта стратегия основана на положениях Соглашения между государствами – членами ЕврАзЭС о формировании Транспортного союза от 1998 года и Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС.



ФОТО БЕЛТА

В результате умело продуманной логистической схемы географические нюансы отступают на второй план, а пословица «за морем телушка – полушка, да рубль перевоз» теряет свой смысл. Сегодня в магазинах Подмоскovie несложно встретить новозеландское сливочное масло, преодолевшее не менее 16 тысяч км, а на Дальнем Востоке в порядке вещей молочные продукты белорусских молочных комбинатов, отстоящих от тех мест на 7 тысяч км. Однако суть логистики заключается не

только в выстраивании экономически выгодной схемы поставок, но и в обеспечении необходимой инфраструктуры транзитных товарных потоков.

«Важно развивать логистическую систему, чтобы грузы могли доставляться через Беларусь с запада на восток, с юга на север, и наоборот, чтобы мы могли получать добавленную стоимость на этих логистических центрах и развивать логистику страны», – считает министр торговли Беларуси Валентин Чеканов. Число оказываемых

транзитных услуг в Беларуси ежегодно возрастает не менее чем на 20-25 процентов. По прогнозам министра транспорта и коммуникаций Беларуси Ивана Щербо, доходы республики от транзита в нынешнем году составят около 2,5 млрд долларов, а к концу 2015 года выйдут и вовсе на 3 млрд.

Интерес зарубежных партнеров к логистической сфере в Беларуси явственно продемонстрировали Международная специализированная выставка «Транспорт и логистика – 2011» и V Белорусский транспортный конгресс, проходившие на минувшей неделе в Минске. На них были рассмотрены мировые тенденции развития транспортных и логистических систем, создания современных логистических центров, роста транспортного и транзитного бизнеса, а также сопутствующих услуг и привлечения международных грузопотоков.

В частности, белорусские транспортники подтвердили заинтересованность в конструктивном сотрудничестве с ЕС. Беларусь и Германия давно являются активными участниками международного рынка транспортных услуг, однако современный потенциал бе-

лорусско-германского взаимодействия в области транспорта не исчерпывается нынешними финансовыми и объемными показателями. Тем более что функционирование Таможенного союза и создание ЕЭП России, Беларуси и Казахстана стало новым, эффективным шагом к упрощению условий для передвижения товаров и транспортных средств на территории от ЕС до Китая.

Не зря председатель правления Немецко-белорусского экономического клуба Клаус Байер заметил, что потенциал Беларуси как транзитного государства очевиден, а на минской выставке присутствовало немало представителей Германии – потенциальных партнеров Беларуси. Как, например, крупнейший в ФРГ железнодорожно-паромный порт Засниц (бывший Мукран), являющийся самым северным и глубоким немецким портом на Балтике, открывающим наиболее короткий морской путь в Швецию, Данию и Финляндию. И, кстати, единственный порт в Европе с возможностью перевалки грузов из вагонов финской и русской колеи.

Литва также отмечает успешную реализацию совместных с Беларусью проектов в сфере железнодорожных перевозок. А в качестве примера результативного сотрудничества между Беларусью и Украиной вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Арунас Штарас привел скоростной контейнерный поезд «Викинг»: «Этот

маршрут знаменит в Европе тем, что соединяет порты Балтийского и Черного морей, Клайпеды и Ильичевска в течение двух суток». Кстати, другие страны также выражают интерес к этому проекту. В апреле этого года к соглашению о «Викинге» подключились Молдова и Грузия, о своих планах заявили Азербайджан и Сирия.

Для Беларуси как страны, ориентированной на экспорт, особенно важны услуги транзита грузов, – уверен заместитель госсекретаря Министерства сообщения Латвии Улдис Рейманис. – Мы предлагаем Беларуси создавать свои предприятия, логистические центры и терминалы в свободных экономических зонах для комплектации и производства товаров на европейские рынки.

Думается, это решение ждать себя не заставит: в Беларуси программой развития логистической системы на период до 2015 года определено около 50 площадок для строительства логистических центров, причем уже сегодня в стадии строительства находится 41 такой центр. 25 проектов реализуются по программе, еще 16 представляют собой дополнительные проекты по инвестиционным договорам. Одно лишь предприятие «Белтаможсервис» реализует 7 проектов по созданию логистических центров более чем на 120,5 млн долларов, причем два из них уже реализованы – в Бресте и Минске.

Максим ОСИПОВ

ТРАНСПОРТ

От Калининграда до Камчатки

Государство ответственно за поддержание объектов инфраструктуры

В транспортной отрасли России трудятся порядка 3 млн человек, которые ежедневно обеспечивают перевозку десятков миллионов пассажиров. Поэтому в сфере ответственности государства входит поддержание объектов инфраструктуры транспортного комплекса Российской Федерации на уровне, соответствующем внутренним и международным стандартам.

Говоря о наземной инфраструктуре аэродромов, надо отметить, что за 10 лет объем государственных капитальных вложений увеличился с 1 млрд рублей в 2002 году до 41 млрд в 2011-м. Вместе с тем ежегодная потребность на содержание и реконструкцию всей сети составляет порядка 67 млрд рублей. А всего за 10 лет на указанные цели было направлено около 140 млрд рублей. Много ли это?

С 2002 по 2010 год проведена реконструкция 40 взлетно-посадочных полос в 33 аэропортах. В настоящее время в государственном реестре России – 332 аэродрома, но только 62% аэродромов имеют взлетно-посадочные полосы

с искусственным покрытием, 70% построены более 40 лет назад, и лишь 65% аэродромов оснащены системой светосигнального оборудования. Срочного проведения реконструкции или капитального ремонта требует 64% объектов.

К сфере ответственности государства также относится содержание и развитие системы управления воздушным движением, которая обслуживает 810 воздушных трасс общей протяженностью 610 тыс. км. До 2015 года на наземную инфраструктуру аэропортов выделено 159,8 млрд рублей, что позволит провести модернизацию на 70 аэродромах.

Что касается железнодорожной инфраструктуры, то ее охват таков: эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования – 85,2 тыс. км, из них примерно половина электрифицированы; на железных дорогах России эксплуатируется более 82 тыс. искусственных сооружений, функционирует более 5000 вокзалов.

По состоянию на начало года, износ железнодорожной инфраструктуры составил 49%. Протяженность участков пути с накоп-

ленным недоремонтом к концу 2011 года составит 20,5 тыс. км (16,5% от всей протяженности), который к началу 2013 года возрастет до 22 тыс. км, а к началу 2016-го – до 26 тыс. км.

Важным элементом инфраструктуры железнодорожного транспорта является тяговый подвижной состав. На сегодняшний день – это более 20 тыс. локомотивов различного типа со средним возрастом 20-25 лет и износом от 53 до 73%. Для восстановления парка локомотивов необходимо ежегодно закупать до 800 единиц техники.

Если говорить о российской автотодорожной инфраструктуре, то по состоянию на начало 2011 года, общая протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 824,7 тыс. км. На 1 января 2011 года накопленный ремонт на федеральных трассах – 30,1 тыс. км (59,5%). В настоящее время в Бюджетный кодекс РФ внесено положение о том, что формирование расходов федерального бюджета на 2014 год и последующие годы на ремонт и содержание дорог будет обеспечено в раз-



ФОТО ВЛАДИМИРА КОРОБЦЕНА

мере 100%. Это позволит к 2018 году устранить весь недоремонт.

Общая длина внутренних водных путей России – более 101 тыс. км. Инфраструктура этой отрасли состоит из гидротехнических сооружений, обеспечивающих судоходство по внутренним водным путям. К ним относятся 723 объекта, в их числе 108 шлюзов, 1 судоподъемник, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, напорные дамбы и плотины, судоходные каналы. Самые «молодые» соору-

жения имеют возраст от 25 до 52 лет (52%). В эксплуатации находятся сооружения, построенные более 100 лет назад (12%). Степень износа основных фондов – около 67%. В 2010 году на проведение работ по их ремонту было направлено 1,2 млрд рублей, предусмотренные вложения в 2011 году – 1,7 млрд.

В 2010 году объем перевалки грузов в морских портах России по сравнению с 2009 годом увеличился на 6% и составил 526 млн т. По

плану, к 2016 году эта цифра должна составить 770 млн т в год.

Прошлый год стал стартовым для реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», в рамках которой на развитие объектов инфраструктуры в морских портах выделено 131,5 млрд рублей из средств федерального бюджета и 309,9 млрд – из внебюджетных источников. Этой программой также предусмотрено строительство трех линейных дизель-электрических ледоколов и одного атомного ледокола нового поколения.

В общем, работа по обновлению российской транспортной инфраструктуры предостoit большая, и для реализации планов можно было бы задействовать и белорусскую промышленность, и специалистов из братской республики, которые смогли бы оказать неоценимую помощь в этой работе. К тому же наши страны обладают колоссальным транзитным потенциалом, который используется пока далеко не полностью. Многие транспортные отрасли и Беларуси, и России тесно сотрудничают друг с другом и до сих пор работают практически по единым техническим нормам и правилам, согласовывая графики движения, тарифы и другие важнейшие моменты.

Вячеслав АКСЕНОВ