

## Агрологистика Дальнего Востока: фактор роста АПК

### Выводы

#### **Экспорт сельхозпродукции из России должен вырасти более чем в два раза**

«Перед нами поставлена амбициозная задача, которая закреплена указом Президента, — достичь экспорта в объеме 45 миллиардов долларов <...> это более чем удвоение. При условии, что мы увеличиваем экспорт более чем в два раза и при увеличении цены на тонну экспорта объем перевозок возрастет на 70%. А если мы пойдем по консервативному сценарию, и стоимость продукции не будет возрастать, и глубина переработки не будет возрастать, тогда <...> наши логистические мощности должны пропустить объем в 2,2 раза больше. И это существенный вызов», — Дмитрий Краснов, директор Департамента информационной политики и специальных проектов, Министерство сельского хозяйства Российской Федерации.

«В настоящий момент объем экспортных поставок регионами Дальнего Востока на рынок Японии, Китая и Кореи <...> порядка 3 млрд долларов, не сырьевой, не энергетической. При этом импорт АПК указанных стран составляет более 200 млрд долларов», — Андрей Слепнев, генеральный директор, АО «Российский экспортный центр».

#### **Расширяется государственная поддержка агропромышленного экспорта из Дальнего Востока**

«Правительство выделяет беспрецедентные средства, на шестилетку на Россельхознадзор — более 9 млрд рублей, и еще 6 млрд рублей на эпизоотическое благополучие», — Андрей Слепнев, генеральный директор, АО «Российский экспортный центр».

«По национальному проекту у нас предусмотрено порядка 30 млрд рублей дополнительных средств на модернизацию пунктов пропуска, в графике сейчас 24 приоритетных пункта пропуска. <...> Мы уже сегодня реализуем большую программу по торговому финансированию, <...> начали хорошую программу по предэкспортному финансированию», — Андрей Слепнев, генеральный директор, АО «Российский экспортный центр».

## ПРОБЛЕМЫ

### **Высокие затраты и издержки на доставку экспортных грузов**

«Для российского производителя затраты, связанные с доставкой экспортных грузов, существенно выше, чем для экспортеров стран-конкурентов. Так, например, тарифы на стоимость перевалки зерновых в российских портах — одни из самых высоких в мире», — Дмитрий Краснов, директор Департамента информационной политики и специальных проектов, Министерство сельского хозяйства Российской Федерации.

«У нас почти 40% фруктов и овощей портится, <...> в этой связи вопрос, как мы можем с такими издержками быть конкурентоспособными на внешних рынках», — Алексей Ванчугов, председатель правления, РосАгроМаркет.

### **Неразвитость транспортной инфраструктуры**

«Объем инвестиций в инфраструктурные потребности России значительно ниже, чем аналогичные показатели ряда стран-конкурентов. Среднегодовой темп роста инвестиций в транспортный сектор ниже, чем в остальные отрасли <...> Вынуждены признать, что нынешнее состояние транспортной инфраструктуры России является существенным сдерживающим фактором», — Дмитрий Краснов, директор Департамента информационной политики и специальных проектов, Министерство сельского хозяйства Российской Федерации.

«Например, по зерну на Дальнем Востоке нет ни одного специализированного зернового терминала, через который можно было бы балком (бесконтейнерная перевозка грузов на борту судна — *Ред.*) <...> поставлять в любые страны Юго-Восточной Азии российскую зерновую продукцию», — Вячеслав Бакаев, вице-президент по взаимодействию с государственными органами Группы «Сумма».

## РЕШЕНИЯ

### **Активное участие государства в развитии аграрного экспорта**

«Есть ряд вещей <...> которые требуют абсолютного участия государства, там, где частный участник не будет доверять другому частному участнику», — Сергей Левин, заместитель Министра сельского хозяйства Российской Федерации.

### **Эффективное использование транспортных мощностей**

«Не секрет, что достаточно большой объем пустых контейнеров идет обратно через Дальний Восток, <...> это по сути бесплатная перевозка, либо очень дешевая», — Виталий Шеремет, партнер, руководитель практики по работе с компаниями агропромышленного сектора, КПМГ в России и СНГ.

«Те пустые контейнеры, которые по программе “Один пояс, один путь” идут обратно в Китай, <...> могут быть использованы», — Вячеслав Бакаев, вице-президент по взаимодействию с государственными органами Группы «Сумма».

### **Создание оптово-распределительных центров**

«Сейчас мы рассматриваем достаточно большой проект <...> это оптово-распределительные центры, которые могут стать неким хребтом системы распределения “фреша”, в первую очередь. Если говорить о “фреше”, то большая часть его — это сегодня серые, теневые процессы, быстро портящиеся товары, которые перераспределяются достаточно хаотично. Это очень большая проблема», — Николай Цехомский, первый заместитель председателя – член правления, Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

### **Изменение тарифной политики**

«Без эффективных и дешевых рефрижераторных перевозок на дальние расстояния по железной дороге мы с вами не проживем. <...> Имея ж/д тарифы на рефрижераторные перевозки в два раза выше, чем та же самая история через <...> порты Прибалтики, мы с вами никогда продукцию сельскохозяйственную <...> через Дальний Восток не повезем», — Вячеслав Бакаев, вице-президент по взаимодействию с государственными органами Группы «Сумма».

### **Развитие транспортной инфраструктуры**

«Надо развивать контейнеры и суда, которые нам позволят охлажденную продукцию перевозить в другие страны», — Максим Басов, генеральный директор, ООО «Группа компаний «Русагро»».

### **Углубление степени переработки сельхозпродукции**

«Сейчас ДФО — это, в первую очередь, ресурсный центр, потенциал которого может быть реализован через углубление степени переработки сельхозпродукции. <...> Мы провели опрос <...> по данным регионов, мы можем рассчитывать на рост до 4,4 млрд долларов, по сравнению с имеющимися сегодня 2,8», — Дмитрий Краснов, директор Департамента информационной политики и

специальных проектов, Министерство сельского хозяйства Российской Федерации.

### **Привлечение частных инвесторов**

«Для нас очень важно, чтобы эти проекты стали интересны для коммерческих банков. <...> Наше участие будет максимум порядка 40%. Мы обязательно будем привлекать партнеров. <...> Есть отдельная IT-платформа, которая объединяет все эти центры», — Николай Цехомский, первый заместитель председателя – член правления, Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

### **Создание информационно-сервисных платформ**

«Без информационно-сервисной платформы, которая будет верифицировать все данные по локализации, по температуре, по срокам хранения, наша продукция высокой степени передела не будет иметь экспортного потенциала. <...> Это должна быть государственная система, потому что этим сведениям должны все доверять. <...> Государственная платформа должна быть реально не заинтересована в продаже ставки, не быть заинтересованной в купле-продаже товара», — Андрей Голландцев, председатель совета директоров, АО «Славтранс-Сервис».