



№ 186
(октябрь) 2022 г.
Выходит с
30 декабря 2001 г.

Информировать и просвещать

НАРОДНАЯ инициатива

Общественно-политическая газета



1 Всероссийский морской конгресс. Пленарная сессия «Морская политика России: новые возможности...» (стр.2)

Темы номера:

1 Всероссийский морской конгресс - 2
90-летие Северного морского пути - 4
Без флота нет выгоды Отечеству - 7
Новости из Госдумы VIII созыва - 9
Евразийский деловой форум «Интеграция» - 13
IX Российский агротехнический форум - 16
Уроки импортозамещения - 18
Терракотовая армия завоевала сердца москвичей - 20



Ледокол «Арктика»- самый мощный в мире (стр.6)

ВСЕРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ КОНГРЕСС



фото Г.Савинич

Россия – морская держава. Она омывается 13 морями Мирового океана, а также - крупнейшим в мире Каспийским озером. Общая протяженность береговой линии морей составляет 60 985 км, из них 39 940 км - побережье Северного Ледовитого океана (в том числе моря Баренцево, Белое, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское), 17740 км - побережье Тихого океана (в том числе моря: Берингово, Охотское и Японское), 1845 км - побережье Атлантического океана (в том числе моря: Балтийское, Черное и Азовское) и 1460 км - Каспийского моря. Общая площадь акватории, находящейся под юрисдикцией России, составляет 8,6 млн км.

Россия обладает самыми большими в мире внут-

ренними водными ресурсами: более 2,8 млн рек общей длиной 12,4 млн км. Наиболее полноводными реками являются: Енисей, Лена, Обь, Амур, Волга.

Не обделила природа нашу страну и озерами – их более 2,5 млн. Самое крупное озеро - Каспийское море. К большим озерам относятся Байкал, Ладожское, Онежское, Таймыр, Хантайское.

Вдоль водных артерий построены все крупные города России. Исторически они играли ключевую роль, как транспортные и торговые пути, места заселения, источник рыбных ресурсов, водные преграды от врагов. Понятно, что для России водный транспорт имеет ключевое значение. Поэтому проведение в России Морского конгресса стало значимым событием.

3 и 4 октября в Москве, проходил **I Всероссийский Морской конгресс**, организованный при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Госкорпорации «Росатом», Корпорации Морского Приборостроения и Судостроительной корпорации «Ак Барс».

В Конгрессе приняли участие: члены Совета Федерации, депутаты Госдумы, члены Правительства РФ, Правительства Москвы, представители Министерства промышленности и торговли РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, Федерального агентства морского и речного транспорта, Росморречфлота, Росгидромета, ФГУП Росморпорта, Морспасслужбы, Морской коллегии при Правительстве РФ, Морского совета

при Правительстве Санкт-Петербурга, РСПП, ТПП РФ, Российской палаты судоходства, Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров, Ассоциации судовладельцев рыболовского флота, Ассоциации морских торговых портов, Российского Классификационного Общества (РКО), Российского морского регистра судоходства, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта.

В рамках этого масштабного мероприятия прошло более 20 сессий с участием более 200 российских и международных спикеров.

Центральным мероприятием программы конгресса стала пленарная сессия «Морская политика России: новые возможности в эпоху больших перемен», кото-

рая была посвящена вопросам дальнейшего развития морской отрасли, трансформации логистических операций, реализации импортозамещения и мер поддержки отечественного судостроения.

Отечественное судостроение

На пленарной сессии статс-секретарь, заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Еvtухов, сообщил, что в настоящее время на судостроительных предприятиях РФ строится 300 судов и объектов морской техники. В перспективный план до 2035 года подано заявок на строительство еще 1500 судов. Также Виктор Еvtухов отметил, что внешние санкции ограничили поставки в страну широкой номенклатуры судового оборудования и комплектующих.

Министерству пришлось в этих условиях ускорить программы, направленные на обретение технологической независимости. «Мы определили наиболее критические позиции судового оборудования, требующего замещения, для различных типов судов. Это касается рыбопромыслового оборудования, двигателей большой мощности, оборудования для СПГ и так далее, – рассказал Виктор Евтухов. – В целом в течение трех лет на реализацию проектов импортозамещения будет выделен **21 млрд рублей**».

В министерстве также разработали ряд мер для достижения технологического суверенитета. Это ускоренная локализация, работа с дружественными государствами по поставке оборудования и принцип обратного инжиниринга. Также сформулирован комплекс мер, направленный на стимулирование спроса на отечественное судовое оборудование. Среди финансовых меры поддержки – компенсация лизинговых платежей и процентов по кредитам на приобретение гражданских судов и компенсация затрат на строительство крупнотоннажных судов.

Есть и нефинансовые меры поддержки, например, возможность определять виды деятельности, по которым невозможно использование судов, построенных на иностранных верфях. Например, было принято решение о каботажных перевозках в зависимости от тоннажа судна и с 2024 и 2026 годов использовать только суда, построенные на российских предприятиях.

Кроме того, Виктор Евтухов отметил среди необходимых мер законодательную инициативу на два года сдвинуть сроки строительства судов, спроектированных иностранными компаниями, обнуление ставки НДС для ремонта судов на российских верфях, а также введение обязательной экспертизы ориентировочной цены контрактов, особенно для тех заказчиков и исполнителей, которые претендуют на государственную поддержку.

Рыбное хозяйство

Россия обладает огромными запасами рыбных ресурсов. Перед началом I Всероссийского Морского конгресса **президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) Герман Зверев** дал ин-

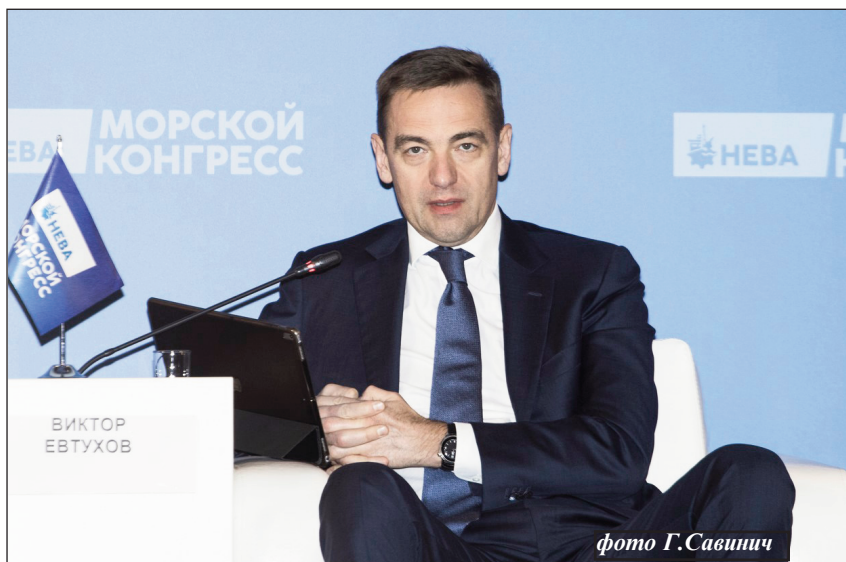


фото Г.Савинич

тервью журналу «Корабел» о ситуации в рыбодобывающей отрасли.

На сегодняшний день в России в добыче водных биоресурсов занято свыше **1000 судов**. **764** рыбопромысловых судна работают на Дальнем Востоке, их средний возраст – **29 лет**. В Северном бассейне промысел ведут **172 судна** со средним возрастом **27 лет**. На смену устаревшим судам приходят новые, которые предприятия строят как в рамках программ господдержки, так и собственных производственных стратегий. Суды строятся и в России, и за рубежом. Но в связи с введением санкций против России ситуация осложнилась. Инвесторы столкнулись с немотивированными отказами иностранных поставщиков от поставки заказанного и частично оплаченного оборудования. Эта ситуация вынуждает перепроектировать уже строящиеся суда под отечественное и китайское оборудование. Правительство приняло решение выделить **7 млрд рублей** на подготовку эскизных проектов по 40 типам судов, чтобы была возможность достроить в ближайшие годы более 100 различных судов: торговых, пассажирских, технических и рыбопромысловых.

Судоремонтная база России представлена 30 предприятиями. Из них **крупных и средних только 18**. Среди них: 10 – на Дальнем Востоке, 2 – на Северном, 1 – на Западном, 2 – на Южном, 3 – на Каспийском бассейнах. Общая площадь специализированных цехов – **менее 200 тыс. м**. В результате более 2/3 российского крупно- и среднетоннажного флота (около **400 судов**) имеют проблемы с ремонтом. Наиболее современные суда проходили модернизацию и ремонтные

работы за рубежом.

На Севере сегодня нет ни одного крупного гражданского судоремонтного предприятия, поэтому суда Северного и Западного бассейнов обслуживались в Норвегии, Финляндии, Польше, прибалтийских государствах бывшего СССР. Однако сейчас иностранные партнеры отказываются от сотрудничества.

Дальневосточные суда ремонтируются в Китае и Южной Корее, где кратно выросла стоимость услуг. Но главная проблема в том, что все зарубежные поставщики запчастей и оборудования для промысловых судов отказались поставлять в Россию свою продукцию и направлять сервисных специалистов для ее обслуживания, а в России таких специалистов практически нет.

В Мурманске из 60 судоремонтных предприятий, признанных инспекцией Регистра для производства судоремонтных работ, только четыре в состоянии выполнить весь объем работ. При этом почти все океанические промысловые траулеры, приписанные к порту Мурманск, – иностранной постройки и могут ремонтироваться только за рубежом, что, сейчас невозможно.

В 2019 году в Заполярье объявили о создании кластера «Полярный» на базе 10-го судоремонтного завода в городе Полярном. Предполагалось, что кластер объединит сразу три производства: рыбообработку, ремонт и строительство малых и средних рыбопромысловых судов. Однако пока эта идея не реализована. Для развития судоремонта власти Мурманской области предложили ввести государственную поддержку строительства плавучих доков или включить их в префе-



ренциальные налоговые режимы территории опережающего развития «Столица Арктики» и Арктической зоны России.

В прошлом году ВАРПЭ направил в Минпромторг предложения по разработке программы развития судоремонтных мощностей в России до 2030 года. Создание на Камчатке центра комплексного обслуживания рыбопромыслового флота стоимостью **15 млрд** рублей могло бы решить проблему. Проект должен быть включен в программу развития судоремонтных мощностей и в стратегию развития рыбохозяйственного комплекса Камчатки. Географически Петропавловск-Камчатский расположен в самой выгодной локации к двум главным регионам промысла – охотоморскому и берингово-морскому. Проект развития судоремонта на Камчатке потребует примерно **300–350** высококвалифицированных специалистов. Если он будет успешно реализован, это даст Камчатке до **5 млрд** рублей добавки в региональный валовый продукт ежегодно. Вхождение рыбодобывающих компаний в развитие судоремонта в регионе

также даст толчок экономике края. На федеральном уровне это предложение было поддержано.

Дополнительная справка

Строительство новой верфи на острове Котлин в Финском заливе позволит строить крупнотоннажные суда длиной до **320** метров и водоизмещением до **40** тысяч тонн, а именно: атомоходы, контейнеровозы ледового класса и плавучие атомные энергоблоки. Об этом на Всероссийском Морском конгрессе заявил представитель Росатома в рамках доклада о перспективах строительства грузового и ледокольного флота до 2035 года. В августе этого года на совещании по развитию отечественного судостроения глава *Росатома Алексей Лихачев* обосновал необходимость реализации проекта по строительству новой верфи на острове Котлин. Президент РФ поручил правительственным структурам подробно рассмотреть данный вопрос. Проект прорабатывается совместно с Росатомом, ОСК и Центром технологии судостроения и судоремонта.

Сахалин – восточные ворота России

Официальная делегация Сахалинской области участвовала в Морском конгрессе. Делегацию возглавил заместитель председателя правительства Сахалинской области *Сергей Олощев*. Островное положение Сахалинской области предопределяет ведущую роль морского транспорта, поскольку практически все грузы на Сахалин и Курилы доставляются морем. В регионе действует пять

морских портов. В частности, морской порт Корсаков является одним из крупнейших портов Сахалинской области с круглогодичной навигацией и специализируется на обработке контейнеров, перевалке нефтепродуктов, генеральных грузов, автомобилей, металлолома, обеспечении транспортной доступности жителей Сахалина и Курильских островов в рамках регулярного транспортного сообщения Сахалин – Курилы, а также на обслуживании круизных туристических лайнеров. В рамках шельфового проекта «Сахалин-2» в Корсаковском районе эксплуатируется специализированный порт Пригородное для транспортировки нефти и сжиженного природного газа. В настоящее время Корпорация развития Сахалинской области реализует инвестиционный проект «Логистический технопарк (Корсаковский порт)», который предусматривает создание на южной оконечности о. Сахалин на побережье залива Анива современного многофункционального глубоководного порта-хаба в целях ресурсно-технологической поддержки транспортно-логистического проекта «Северный морской транзитный коридор» и обслуживания круизных туристических судов. Проектом предусмотрена полная реконструкция и расширение мощностей действующего порта Корсаков с предварительной консолидацией негосударственных активов в интересах региона, объединением усилий с федеральными структурами управления имуществом комплексом порта, привлечением в проект заинтересованных инвесторов.

90-ЛЕТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

На Всероссийском Морском конгрессе состоялись мероприятия, приуроченные к 90-летию Северного морского пути. Эта дата отмечается с 1932 года, когда ледокольному пароходу «Александр Сибиряков» впервые в мире удалось преодолеть Северный морской путь за одну навигацию. Именно России принадлежит первенство в создании крупнейшего ледокольного флота. Невозможно переоценить роль и значение Северного морского пути (СМП), как важнейшего фактора стабилизации экономики и обеспечения национальной, геополитической и экономической

безопасности России. В настоящее время с учетом внешнеполитической обстановки СМП приобретает особую значимость, реализация его стратегического потенциала обеспечит развитие и укрепление позиций России в качестве ведущей арктической державы.

В честь 90-летия Северного морского пути в деловую программу Конгресса была включена стратегическая сессия «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды». В дискуссиях приняли участие крупнейшие судоходные, судостроительные и судоремонтные предприятия, производители оборудования

и поставщики услуг, государственные корпорации.

На пленарной сессии «Морская политика России: новые возможности в эпоху больших перемен» выступил Владимир Панов, зампреда госкомиссии по вопросам развития Арктики, спецпредставитель Госкорпорации «Росатом». Он рассказал о перспективах развития СМП.

Он обратил внимание на постоянный рост грузооборота по СМП. По его словам, в 2021 году по СМП перевезено **34,9** млн тонн грузов, что на 2 млн тонн больше, чем в 2020 году, также был поставлен исторический рекорд по объ-



фото Г.Савинич

емам транзита, который в прошлом году превысил 2 млн тонн и по сравнению с 2019 годом вырос в три раза. «В 2022 году, несмотря на изменившиеся обстоятельства, грузооборот продолжал расти – за 7 месяцев перевезено 17,7 млн тонн грузов, что на 5% больше, чем за аналогичный период 2021 года», – уточнил Панов.

По словам представителя «Росатома», после начала специальной военной операции на Украине произошел запрос на изменение направления грузопотока по СМП: «Если раньше основной грузопоток шел в западном направлении – из Обской губы, Енисейского залива в сторону европейских портов, то сейчас происходит переориентация на восток, что делает переход на круглогодичную навигацию как никогда актуальным».

Безусловно, серьезнейшим вызовом для развития СМП с учетом акцента на его восточное направление является ледокольное обеспечение. «Если ледокольное обеспечение понятно и измеряемо с точки зрения модели судоходства в Карском море в западном направлении, то при формировании восточного направления мы сталкиваемся с проблемами», – отметил Панов. Поэтому уже в декабре 2024 года на ледокольное обеспечение восточного маршрута СМП должно встать не менее трех дополнительных ледоколов, а к 2030 году – не менее пяти.

Представитель «Росатома» рассказал также о Плане развития СМП до 2035 года утвержденном Правительством в августе этого года. По его мнению по значимости и системности этот документ отличается от других планов. При его подготовке были разрабатаны и подписаны соглашения со всеми основными грузоотправителями, где с одной стороны

фиксируются показатели по грузопотоку, с другой – обязательства по созданию необходимой инфраструктуры для его обеспечения. Кроме того, в плане указаны и объемы, и источники финансирования. Документ будет находиться на особом контроле Правительства РФ, каждое мероприятие будет разбито на контрольные точки и зафиксировано в информационной системе с ежедневным мониторингом хода его исполнения.

В план вошло более 150 мероприятий, в том числе строительство терминала СПГ и газового конденсата, нефтеналивного и угольного терминалов, береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баимского месторождения, морских перегрузочных комплексов СПГ, портахаба для транзита грузов во Владивостоке, транспортно-логистического узла на Сахалине, баз бункеровки и техобслуживания в портах Тикси и Диксон.

Отдельный раздел Плана касается судостроения. В соответствии с ним планируется строительство судов транспортного флота в арктическом исполнении, ледокольного и аварийно-спасатель-

ного, развитие арктических судостроительных и судоремонтных мощностей, оснащение аварийно-спасательных центров МЧС вертолетами.

Также будет создана арктическая группировка спутников, которая обеспечит гидрометеорологическое и навигационное сопровождение, что позволит оценивать изменения климата и состояние льдов.

В соответствии с Планом развития СМП до 2035 года утверждены три целевых показателя – в 2024 году по СМП должно быть перевезено **80 млн т** грузов, в 2030 году – **150 млн т**, в 2035 году – **220 млн т**. На реализацию плана будет направлено – **1,8 трлн руб.** инвестиций, из них **800 млрд руб.** придется на внебюджетные источники и **580 млрд руб.** – дополнительное финансирование из бюджета. Общий индикативный объем ВВП Севморпути до 2035 года должен составить 31 трлн руб., а поступления в бюджеты всех уровней от реализации арктических проектов составит 13,2 трлн руб.

По словам Панова произошли серьезные изменения в нормативной базе. По поручению Президента РФ завершилась централизация полномочий по управлению судоходством на СМП, в конце июня внесены изменения в Кодекс торгового мореплавания и закон о ГК «Росатом», где впервые появилась возможность регулировать правила плавания по СМП. По решению Правительства РФ возрождено подведомственное ФГБУ «Главсевморпуть», которое теперь имеет все полномочия по выдаче разрешений и организации судоходства в Арктике.

На I Всероссийском Морском конгрессе побывала и подготовила материалы Галина Савинич



фото Г.Савинич

МОРСКОЙ ФЛОТ: РОССИИ И СССР

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИИ

На начало 2020 года в Российском международном реестре судов зарегистрировано **1454** судна суммарным дедвейтом **7,0 млн тонн**, из них морской транспортный флот насчитывает **771** судно общим дедвейтом **6,1 млн тонн**. Морской флот условно можно разделить на три части: морские суда, суда река-море плавания и пассажирские суда.

Морские суда – **296** судов общим дедвейтом **4,7 млн т**.

Суда река-море – **833** судна суммарным дедвейтом **2,5 млн т**. Пассажирские суда – **47** ед.

В России по данным Российского морского регистра судоходства насчитывается **425** судоходных компаний из них, имеющих морские суда – **71**.

Среди наиболее крупных судоходных компаний России (по дедвейту) можно выделить: ПАО «Совкомфлот», ООО ЛК «Волга», ООО РПК «Норд», АО «Роснефтефлот», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ООО «Новогрейн», АО «Судоходная компания Волжское пароходство», ООО «Палмали», ООО «Пола Райз».

По заказу «Компании «Водоходъ» на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде в июле 2020 года было завершено строительство **пассажирского судна** по проекту RV300 «**Мустай Карим**». Это первое пассажирское круизное судно, построенное на российской верфи за последние 60 лет! Четырехпалубное пассажирское судно вместимостью **300** пассажиров.

Головной универсальный атомный ледокол «**Арктика**», построенный на АО «Балтийский завод», был сдан заказчику госкорпорации «Росатом» 21 октября 2020 года. «**Арктика**» - самый большой и мощный атомный ледокол в мире.

Дизель-электрический ледокол мощностью 25 МВт проекта 22600 «**Виктор Черномырдин**» 3 ноября 2020 года в Санкт-Петербурге передан заказчику - ФГУП «Росморпорт». Ледокол проекта 22600 считается одним из самых мощных в мире неатомных ледоколов, он предназначен для проводки судов во льдах толщиной до 2 м, его длина - 142 метра, скорость достигает 17 узлов.

<https://portnews.ru> по материалам ЦНИИМФ

Справка: «Под флагом России и подконтрольными российским судовладельцам «удобными» флагами в 2020 г. находится **1423** судна общим тоннажем **22,3 млн тонн**. Средний возраст судов 13-20 лет. “От ближайшего соседа КНР российский торговый флот отстает по количеству судов в 2 раза, а по тоннажу – в 8 раз. Доля перевозимых экспортных грузов российскими судовладельцами в 2019 году опустилась до 2,2% и продолжает падать. Доля российского флота в мировых грузоперевозках составляет не более 0,1%”, - считает Александр Балыбердин, директор Института комплексных исследований национальной морской политики РТУ-МИРЭА, в 2006-2016 годах ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ.

из газеты «Морские вести России» №5

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ СССР

Грузооборот портов СССР достигал величины **240 млн. т/год**.

«К концу 1991 года в составе гражданского флота СССР находилось:

- сухогрузных судов всех типов - около 1300 ед. общим дедвейтом 15 млн. тонн;
- нефтеналивных судов - 265 ед. общим дедвейтом 5,7 млн. тонн;
- судов обеспечения морских нефтепромыслов - 525 ед. общим водоизмещением 0,8 млн. тонн;
- рыбопромысловых и рыбоперерабатывающих судов - более 3300 ед.;
- исследовательских судов - 380 ед. общим водоизмещением 0,8 млн. тонн;
- речных судов - 13 000 ед. грузоподъемностью около 14,5 млн. тонн.

Значительная часть флота (60 - 70%) закупалась по импорту. Это обеспечивало поддержание флота на уровне **23 - 25 млн. тонн** дедвейта и гарантировало не только независимость страны от состояния мирового рынка фрахта судов, но и стабильное зарабатывание валютных средств.

Крупнейшие порты (грузооборот, млн. тонн): Восточный (11,4), Ильичевск (14,3), Клайпеда (8,3), Санкт-Петербург (10,8), Мариуполь (10,3), Рига (6,0), Ванино (10,0), Южный (10,2), Новоталлинск (5,0), Новороссийск (9,0), Одесса (9,5), Вентспилс (5,0), Мурманск (7,3), Измаил (6,4), Холмс (6,6), Владивосток (5,0).

Морские пароходства СССР: Балтийское (Ленинград), Латвийское (Рига), Литовское (Клайпеда), Эстонское (Таллин), Черноморское (Одесса), Новороссийское (Новороссийск), Грузинское (Батуми), Азовское (Мариуполь), Советское Дунайское (Измаил), Мурманское (Мурманск), Северное (Архангельск), Дальневосточное (Владивосток), Приморское (Находка), Сахалинское (Холмск), Камчатское (Петропавловск-Камчатский), Каспийское (Баку), Астраханское управление морского флота (Астрахань), Средеазиатское (Чарджоу), Северо-Восточное управление морского флота (Тикси), СовКомФлот (с 1988, Москва).

Источник: Джон Адамс, фото всех судов СССР здесь: <https://alternathistory.com/torgovyy-flot-sssr-v-80-e-gody>



Круизный лайнер «Максим Горький» экипаж 330, пассажиров 788 чел., водоизмещение 24200 т. Сдан в металлолом в 2009 г.

БЕЗ ФЛОТА НЕТ ВЫГОДЫ ОТЕЧЕСТВУ

Российское государство географически расположено таким образом, что имеет доступ к морям и океанам на всех четырех направлениях. Такое сверхвыгодное местоположение страны предполагает безусловное наличие морского военного и торгового флота.

Эту непреложную истину понимали наши далекие предки, но по настоящему вник в суть возможностей морского флота для развития государства, защиты от враждебного окружения и продвижения в торговле император Петр Великий. В начале его владения практически вся морская торговля России осуществлялась иностранными компаниями. Из разговоров с иностранцами он быстро понял, что отсутствие флота у России лишает ее возможности эффективно продавать свои экспортные товары на зарубежных рынках, и вся выгода от морской перевозки остается у иностранцев.

Русские купцы (тогдашние грузовладельцы) быстро поняли выгоду от прогрессивных инициатив императора и всячески, в том числе и финансово, поддерживали идею создания торгового флота и судоходных «кумпанств». Создание собственных судоходных компаний позволило им вести независимую торговлю своими товарами на иностранных рынках, постоянно повышая ее доходность. Безопасность торговых путей обеспечивал российский военный флот.

В мировых лидерах судоходства

В советское время, несмотря на разруху после Гражданской и Великой Отечественной войн, развитию морского торгового флота уделялось большое внимание. В начале 60-х годов прошлого века началось массовое поступление новых судов. В результате, к концу 80-х советский морской флот по дефакто вышел на одно из первых мест в мире и достиг показателя в 22 млн. тонн.

В советский торговый флот входили все типы судов для обеспечения внешней торговли по всему миру, включая грузоперевозки иностранных фрахтователей. В середине 80-х выручка от работы торгового флота составляла уже около 2,5 млрд долларов ежегодно.

Почти без флота



Игорь Джохадзе в 1970-е г.г.

После распада СССР ситуация с торговым флотом в России кардинальным образом изменилась. По сути СССР отдал половину того, что имел - вместе с флотом и береговой инфраструктурой перешли в собственность новых независимых государств без какой-либо компенсации советские морские пароходства: Латвийское, Эстонское, Литовское, Черноморское, Азовское, Дунайское, Каспийское, Аральское. Это нанесло России громадный ущерб, лишив транспортной безопасности.

Особенно критично ситуация сложилась для Северо-Западного бассейна, где в добавок к такому разгрому флота через некоторое время было обанкрочено и ликвидировано Балтийское морское пароходство (БМП) и с тех пор собственной крупной морской судоходной компании у нас нет здесь вот уже тридцать лет. Прекрасный современный флот БМП был распродан к огромной радости наших конкурентов, которые с удовольствием занялись перевозками российских внешнеторговых генеральных грузов, включая контейнеры, практически на монопольной основе.

Ситуация с нехваткой современного сухогрузного тоннажа усугубляется тем, что у России после банкротства Балтийского и Мурманского пароходств (ММП) в Северо-Западном бассейне из крупных осталось только небольшое Северное морское пароходство.

После банкротства ММП возникает вопрос - кто будет заниматься обеспечением «Северного завоза» в западном районе Арктики (ЗФИ, Шпицберген, Новая Земля, Северная Земля, Таймыр, Ямал)?

Отсутствие крупных операторов-судовладельцев и, соответственно, работы на Северо-Западном бассейне приводит к оттоку наиболее опытных и квали-

фицированных кадров плавсостава на иностранные суда.

Экспортно-импортные сухогрузные грузопотоки России в целом почти полностью обеспечиваются зафрахтованным иностранным флотом. Это огромные суммы в иностранной валюте. Естественно, что монополия в перевозке подразумевает высокие цены. Не исключена ситуация, когда наши западные, а возможно, и восточные «партнеры» в результате вновь изобретенных санкций прекратят предоставлять нам свой тоннаж для обеспечения перевозок наших внешнеторговых генеральных грузов (не забудем ситуацию с иностранными трубоукладчиками для «Северного потока 2»).

Что будем делать?

В настоящее время по политическим причинам России практически объявлена «морская блокада». Порты Западной Европы, Англии, США, Канады для российских судов закрыты. Однако, можно работать на порты Африки, Ближнего Востока, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии, Индии, Китая. Сейчас идет речь о расширении экономического сотрудничества с упомянутыми регионами, однако без морского торгового флота это осуществить невозможно.

В настоящее время идет бурное развитие российских портов на Балтике. Построены и развиваются Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Бронка. На них идет перенаправление грузопотоков из портов Прибалтики и из Белоруссии, таким образом есть огромный грузопоток. Сюда же можно отнести грузо-пассажирскую линию Усть-Луга - Балтийск. А грузовая база это основа для создания судоходной компании.

Сейчас в России есть хорошие примеры развития торгового флота на базе государственно-частного партнерства. Строят суда компании «Новатэк», «Роснефть», «Ямал СПГ», но это тот флот, который им нужен для перевозки своих грузов: танкеры и газовозы.

Отдельно стоит ПАО «Норникель», которое построило свой флот отличных арктических судов и полностью обеспечило свою транспортную свободу. Но

этот флот работает на собственные нужды компании.

В свое время «Совкомфлот», базирующийся теперь в Санкт-Петербурге, создавался как инструмент обновления и модернизации советского морского торгового флота с целью более эффективного реагирования на требования фрахтового рынка. Развиваясь как коммерческая структура, «Совкомфлот» осуществлял и реализацию общегосударственных задач, стоящих перед нашей морской отраслью.

После развала СССР и ликвидации Минморфлота компания по коммерческим соображениям вышла из сектора сухогрузных перевозок и сосредоточилась на танкерных и газовых перевозках. Не хотелось бы оценивать это как ошибку и недальновидность, но думается, что сейчас «Совкомфлот» мог бы стать инициатором создания сухогрузной судоходной компании на Балтике, используя свой опыт и возможности. Потенциальными участника-

ми такой компании могли бы стать заинтересованные отечественные грузовладельцы, логистические компании, наши балтийские порты, естественно, при поддержке государства, которое должно обеспечить льготный режим работы и гарантированную грузовую базу, хотя бы на начальном этапе.

В первую очередь нам нужны универсальные многоцелевые суда с собственным грузовым устройством, контейнеровозы, ролкеры, балкеры, рефсуда (банановозы), суда для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Учитывая сложившуюся ситуацию, напрашивается мысль о крайней необходимости воссоздания крупных российских судоходных компаний. Это даст дополнительный импульс развитию отечественного гражданского морского судостроения, а также поможет трудоустроить российский плавсостав.

По моему разумению, поддер-

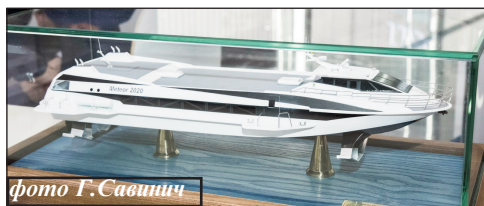
жать этот проект в сегодняшней ситуации должны государственные структуры и прежде всего те, кто ответственен за морской транспорт - Минтранс, Минпромторг. К ним относятся и другие, кто в настоящий момент не уделяет должного внимания развитию современного морского торгового флота, несмотря на достаточное количество экономических инструментов стимулирования потенциальных инвесторов для участия в этом проекте.

А между тем, реалии сегодняшнего дня наглядно доказывают, насколько критически от этого зависит политическая и экономическая независимость нашей страны.

*Игорь Джохадзе,
помощник первого заместителя
министра морского флота, а
затем в АКП «Совкомфлот» и
ОАО «Совфрахт» в 1980-е годы,
газета "Морские вести России"
№ 9 за 2022 г*

ВЫСТАВОЧНЫЕ СТЕНДЫ МОРСКОГО КОНГРЕССА

На площади 1500 кв.м. была развернута выставочная экспозиция ведущих предприятий с проектами производства гражданских судов различного назначения. Среди них: АО «ОСК», ПАО «Совкомфлот», FESCO (ПАО «ДВМП»), АО «Норвебо Холдинг», ФГУП «Атомфлот», ПАО «Северсталь», ПАО «Московское речное пароходство», АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ПАО «ГМК «Норильский никель», ООО «ВодоходЪ», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», ФГУП «Гидрографическое предприятие», ООО «Газпром флот», ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», АО «Роснефтефлот», АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», ФГУП «Морсвязьспутник», АО «Глонасс», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ООО «Оборонлогистика», ФГУП «Космическая связь», ФАНУ «Востокгосплан», «МАГЭ», Судостроительный комплекс «Звезда», АО «Газпром-банк».



Пассажирское судно на подводных крыльях
«Метеор-2020» «АК Барс»



фото Г.Савинич



фото Г.Савинич

НОВОСТИ ИЗ ГОСДУМЫ РФ: ОКТЯБРЬ

Рецептурные лекарства можно будет купить дистанционно

Депутаты приняли во втором и третьем чтениях поправки в ФЗ «Об обращении лекарственных средств» в целях проведения эксперимента по осуществлению розничной торговли лекарственными препаратами, отпускаемыми по рецепту, дистанционным способом.

«Продажа рецептурных препаратов дистанционным способом сделает жизнь одиноких маломобильных граждан, - отметил Председатель Госдумы Вячеслав Володин. - В 2020 году, в начале пандемии новой коронавирусной инфекции, мы приняли закон, разрешающий онлайн-торговлю безрецептурными лекарствами. Тогда же было принято решение проработать проект закона о дистанционной продаже рецептурных препаратов. Соответствующее поручение дал Президент».

Вячеслав Володин сообщил, что в качестве эксперимента закон сначала будет действовать в трех регионах России - в Москве, Белгородской и Московской областях.

«Важно убедиться, что через онлайн-аптеки в свободный оборот не попадут контрафактные лекарства, психотропные, наркотические и другие сильнодействующие вещества. С учетом правоприменительной практики закон можно будет распространить на все регионы России», - сказал Председатель Госдумы.

Закон предполагает утверждение перечня доступных для дистанционной торговли лекарств Министерством здравоохранения РФ. Документ также обязывает аптечные организации при подобных продажах обеспечить идентификацию личности гражданина, которому оформлен рецепт на лекарственный препарат, с личностью гражданина, которому доставят лекарство.

Дистанционная продажа лекарственных препаратов, которые содержат наркотические, психотропные или сильнодействующие вещества, будет невозможна.

Закон вступит в силу 1 марта 2023 года и будет действовать до 1 марта 2026 года. Предусматриваются переходные положения.



В ходе пленарного заседания Вячеслав Володин также поручил трем комитетам - по охране здоровья, по экономической политике и по труду, социальной политике и делам ветеранов — через полгода проанализировать реализацию закона и определиться с вопросом о дальнейшем расширении эксперимента.

<http://duma.gov.ru/news/55415>

Мошенникам помешают выводить украденные средства

Госдума приняла во втором чтении законопроект о противодействии хищениям с банковских карт граждан.

«Попытки преступников обманом завладеть средствами, которые граждане хранят на банковских счетах, необходимо пресекать, - отметил Председатель Госдумы Вячеслав Володин. - Только с начала 2022 года с использованием пластиковых карт было совершено более 72 тыс. преступлений. Люди получают десятки звонков в день, мошенники представляются им работниками банков, силовых органов».

Законопроектом предлагается создать механизм информационного взаимодействия Банка России и МВД. МВД будет передавать ЦБ данные о действиях, связанных с попытками перевода денег без согласия клиента. Банк России, в свою очередь, будет передавать МВД сведения из базы данных о попытках совершения противоправных операций. Это позволит незамедлительно приступить к проведению оперативно-разыскных мероприятий (сейчас банки иногда только через 30 дней отвечают на запросы МВД по хищениям).

У следствия появится возможность блокировать всю цепочку счетов в рамках одного уголовного дела, что значительно усложнит преступникам поиск каналов для вывода похищенных средств.

<http://duma.gov.ru/news/55424>

Права граждан-должников будут дополнительно защищены

Депутаты Госдумы приняли в первом чтении поправки в ФЗ «Об исполнительном производстве». Законопроект призван защитить права граждан-должников в рамках исполнительного производства. Их дела будут обязаны закрывать в трехдневный срок в случаях, когда, к примеру, гражданин уже выплатил имеющийся долг либо объявлен банкротом.

По действующему законодательству судебным приставам отводится двухмесячный срок для прекращения производства.

«Речь идет, в частности, о случаях, когда должник, выполнив все необходимые по исполнительному производству требования, например выплатив все задолженности по кредиту или долгу, или после решения суда о банкротстве, юридически может еще длительное время находиться в статусе должника и по-прежнему подвергаться ограничениям, связанным с исполнительным производством. Сроки прекращения исполнительного производства в настоящее время законом не определены, что создает немалые трудности для граждан», - пояснил суть поправок их соавтор, Председатель Комитета по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев.

Он подчеркнул, что, по данным ФССП РФ, за восемь меся-

цев текущего года на принудительном исполнении в службе приставов находилось более 100 млн дел. В ряде случаев на одного человека приходится несколько исполнительных листов, и действие закона в случае его принятия затронет многих наших сограждан.

«Внесение в закон подготовленных нами поправок позволит, с одной стороны, дисциплинировать судебных приставов-исполнителей, а с другой - способствовать защите наших граждан от необоснованных ограничений их прав», - заявил парламентарий.

<http://duma.gov.ru/news/55355>

Права обманутых дольщиков дополнительно защитят

Внесен законопроект, которым предлагается освободить их от уплаты НДФЛ с возмещенной недвижимости, получаемой в соответствии с региональным законодательством в случае банкротства или несостоятельности застройщика.

Документ опубликован в Системе обеспечения законодательной деятельности. Изменения предлагаются в статью 217 части второй Налогового кодекса.

Законопроектом предлагается освободить дольщиков от уплаты НДФЛ с возмещенной недвижимости, получаемой в соответствии с региональным законодательством в случае банкротства или несостоятельности застройщика.

Как отметил один из авторов инициативы, Председатель Комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов, на федеральном уровне вопрос уже решен, «нужно сделать это и для субъектов».

«Инициатива стала ответом на обращение дольщиков из Подмоскovie: они еще не успели получить жилье по возмещению, как с них потребовали заплатить налог. Так выяснился законодательный пробел, который мы взяли устранить», - подчеркнул Ярослав Нилов.

По его словам, законопроект уже получил положительное заключение Правительства. «Надеемся, что и коллеги по Госдуме его поддержат. Ко второму чтению будем настаивать, чтобы норма имела обратную силу и тем самым помогла как можно большему количеству людей», - уточнил он. В пояснительной записке к документу отмечается, что принятие законопроекта «позволит

восстановить социальную справедливость в отношении пострадавших граждан, инвестировавших денежные средства в строительство многоквартирных домов и получивших возмещение в соответствии с законами субъектов РФ по защите прав граждан - участников долевого строительства при несостоятельности (банкротстве) застройщиков».

<http://duma.gov.ru/news/55479>

Комитет по культуре и Ольга Любимова обсудили «творческие» статьи проекта о бюджете 2023–2025 годов

По сравнению с законом о бюджете на 2022–2024 гг. в проекте бюджета на 2023–2025 гг. сокращается объем ассигнований на федеральные проекты «Сохранение культурного и исторического наследия», «Развитие культурного диалога», «Пушкинская карта», «Творческие люди», «Цифровая культура» и комплексные мероприятия по обеспечению деятельности системы управления в сфере культуры»

На реализацию госпрограммы развития культуры в целом предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме 509,5 млрд руб. В том числе на 2023 год - 175,4 млрд, на 2024 год - 182,2 и на 2025 - 151,9 млрд. «Формирование федерального бюджета на 2023–2025 годы осуществлялось с учетом сокращения на 10 % бюджетных ассигнований в целях обеспечения сбалансированности главного финансового документа страны за исключением нормативно обусловленных расходов публично-нормативных обязательств, оплаты труда, уплаты налогов и сборов», - рассказала Министр культуры Ольга

Любимова.

По сравнению с законом о бюджете на 2022–2024 гг. в проекте бюджета на 2023–2025 гг. сокращается объем ассигнований на федеральные проекты «Сохранение культурного и исторического наследия», «Развитие культурного диалога», «Пушкинская карта», «Творческие люди», «Цифровая культура» и комплексные мероприятия по обеспечению деятельности системы управления в сфере культуры».

Финансирование проекта «Пушкинская карта» оставлено на уровне 2022 года — в объеме 16 млрд руб. Комитет по культуре попросил расширить применение карты на большее количество учреждений

«Мы давно говорим о том, что «Пушкинская карта» должна быть расширена хотя бы на цирки. Да и в целом хотелось бы увеличить количество подключенных к программе организаций», — обратилась к министру Председатель Комитета Елена Ямпольская.

Также Ольга Любимова сообщила, что средства капитальные вложения в проекте бюджета на ближайшую трехлетку составляют 11,6 млрд руб., на финансирование подведомственных учреждений культуры — 190,2 млрд, на реставрацию объектов культуры — 40,9 млрд руб., на кинематографию — 38,6 млрд руб. Субсидии субъектам РФ за исключением капитальных расходов составят 62,1 млрд руб.

Первый заместитель Председателя Комитета Елена Драпеко задала вопрос о финансировании учреждений культуры на новых территориях: по ее словам, многие объекты требуют не просто ремонта, а полного восстановле-



Председатель Комитета по культуре Елена Ямпольская и ее Первые заместители Александр Шолохов и Дмитрий Кевцов (фото Госдумы)

ния. Ольга Любимова заверила депутатов, что Министерство активно ведет работу с новыми коллегами, все вопросы будут решаться в ручном режиме.

Первый заместитель Председателя Комитета Александр Шолохов предложил в этом случае тесно работать с Министерством строительства, поскольку на одни финансовые средства Минкультуры восстановить культурные объекты невозможно.

<http://duma.gov.ru/news/55485>

Главные итоги первого года работы Государственной Думы VIII созыва

Год назад, 12 октября, состоялось первое пленарное заседание Государственной Думы нового созыва. Об изменениях в структуре и составе, основных темах законотворческой работы и приоритетах – в нашем материале.

Государственная Дума в VIII созыве претерпела существенные изменения. Ее состав обновился почти наполовину – 47,6 % (из 450 депутатов 214 новых). На выборах в 2021 году пятипроцентный барьер прошли пять политических партий – «Единая Россия», КПРФ, ЛДПР, «Справедливая Россия – За правду» и «Новые люди». Таким образом, в ГД представлены пять фракций.

Сложнее стала структура Государственной Думы – образовано 32 комитета (в ГД VII созыва было 26 комитетов). С учетом новых конституционных полномочий усилено взаимодействие с Правительством РФ. Структура соответствует профилю отраслевых министерств. Данное решение позволило повысить эффективность диалога с Правительством, расширить возможности парламентского контроля.

При этом был сохранен подход к распределению руководящих постов в комитетах среди фракций – 50 на 50. Представители конституционного большинства – «Единой России» – возглавляют 17 комитетов Госдумы. Остальные – парламентская оппозиция.

Всего за год работы депутаты восьмого созыва приняли 554 закона. Что особенно важно, две трети (362 – 65,3 %) принятых законов прямого действия. В отношении инициатив, которые требуют принятия подзаконных

актов, Госдума совместно с Правительством контролирует график подготовки всех необходимых нормативных документов, чтобы законы вступали в силу своевременно и в полном объеме.

Приоритет – работа над социально значимыми законами

Треть принятых за этот год законов – социально значимые (199 законов – 35,9 %). Депутаты вне зависимости от политических взглядов едины в вопросах социальной защиты граждан, обеспечения безопасности и территориальной целостности России.

По инициативе Президента РФ Владимира Путина минимальный размер оплаты труда и прожиточный минимум повышались в 2022 году два раза – на 8,6 % с начала года, с 1 июня на 10 %. Сейчас МРОТ составляет 15 279 руб., прожиточный минимум в целом по РФ на душу населения – 13 919 руб. Благодаря этому выросли зарплаты и социальные выплаты более 19 млн человек.

На рассмотрении Госдумы находится проект федерального бюджета на 2023 г., которым предусматривается увеличение минимального размера оплаты труда до 16 242 руб., а прожиточного минимума – до 14 375 руб.

Последовательно выстраивается система поддержки семей с детьми от рождения до окончания школы.

С 2023 г. заработает объединенный Социальный фонд России. Это позволит расширить число семей с детьми, которым предоставляется поддержка из бюджета. Новое универсальное пособие коснется порядка 10 млн детей, на эти цели будет направлено 1,7 трлн руб. из федерального и регионального бюджетов.

Материнский капитал планируется проиндексировать на 12,4 % с 1 февраля 2023 г. После индексации он составит 589,5 тыс. руб. на первого ребенка и 779 тыс. руб. на второго.

Защищены права детей, получающих пенсии по инвалидности и потере кормильца. При трудоустройстве по направлению центров занятости сохранится их право на доплату к пенсии. Родители детей-инвалидов могут теперь бесплатно пребывать с ними в больнице.

От списания по кредитам и исполнительному производству защищены социальные выплаты.

Эта норма будет касаться не только разовых выплат, назначенных решением Президента или Правительства, но и других видов социальной помощи, в том числе новых пособий беременным женщинам, находящимся в трудном положении.

Введены группы продленного дня в школах. Проживание и питание одаренных детей, обучающихся в специализированных учебных научных центрах (СУНЦ), теперь на постоянной основе обеспечивается за счет бюджетных средств.

Освобождены от НДФЛ доходы, которые получили семьи с двумя и более детьми при продаже жилья, в случае приобретения нового жилья в целях улучшения жилищных условий.

Расширен перечень трудовых гарантий для работников, имеющих детей. Если работник один воспитывает ребенка до 14 лет, привлечь его к работе в ночное время, сверхурочной работе, направить в командировку теперь можно только с его письменного согласия.

Существенно расширены меры социальной поддержки детей-сирот. Они получили преимущественное право поступления в техникумы и колледжи. До получения собственного жилья дети-сироты теперь могут зарегистрироваться по адресу местной администрации и получать социальные выплаты.

Были приняты законы об индексации пенсий неработающим пенсионерам и зарплат бюджетников с учетом инфляции.

Защита жителей Донбасса

Особой темой первого года работы депутатов восьмого созыва стала поддержка вхождения в состав РФ Донбасса и регионов Новороссии.

Государственная Дума 15 февраля приняла Постановление об обращении «К Президенту Российской Федерации Владимиру Путину о необходимости признания Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики». Были ратифицированы договоры с ДНР и ЛНР о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи.

Все фракции едины в поддержке решений Президента. Государственная Дума 3 октября ратифицировала четыре договора между РФ и Донецкой и Лу-

ганской Народными Республиками, Запорожской и Херсонской областями о принятии этих территорий в состав России, образовании новых субъектов и одобрила четыре федеральных конституционных закона.

С конца февраля Госдумой принято порядка 25 законов, связанных с проведением специальной военной операции.

В частности, урегулированы вопросы оказания первой медицинской помощи военнослужащим в условиях военного времени. Расширен статус ветерана боевых действий на сотрудников силовых структур, выполняющих задания на территории Донбасса, и на гражданских лиц Вооруженных Сил РФ, включая военных корреспондентов.

По поручению Президента РФ проиндексированы пенсии военным пенсионерам на 8,6 % и с 1 июня на 10 %. С 1 октября этого года на 4 % проиндексировано денежное довольствие военнослужащих и приравненных к ним лиц.

Военнослужащим, признанным не годными или ограниченно годными по состоянию здоровья к военной службе, предоставлено право на продолжение военной службы. При этом за ними закрепляется право в любой момент уволиться с военной службы по состоянию здоровья. При увольнении с военной службы таким военнослужащим будет выплачиваться единовременное пособие.

Установлен запрет списания по исполнительным листам выплат, которые положены военнослужащим, участвующим в СВО.

Приняты законы, которые защитят трудовые права мобилизованных – за ними сохранится рабочее место, должность, а также социально-трудовые гарантии на весь период военной службы. Период приостановления действия трудового договора засчитывается в трудовой стаж работника.

Мобилизованным, контрактникам, а также заключившим контракт о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы, и тем, кто находится на их иждивении, предоставляются «кредитные каникулы». В случае гибели военнослужащего или получения им I группы инвалидности предусмотрено полное прекращение обязательств по его кредитным

договорам.

Также принят закон об освобождении мобилизованных и членов их семей от пеней за просрочку оплаты услуг ЖКХ и взносов за капремонт.

Поддержка экономики и граждан в условиях санкций

С марта депутаты совместно с Правительством прорабатывали антисанкционные законопроекты.

Благодаря принятым мерам удалось стабилизировать экономическую ситуацию, дать возможность бизнесу перенастроить логистические и производственные цепочки, сохранить рабочие места.

Среди новелл – освобождение граждан от уплаты подоходного налога на проценты, полученные за 2021–2022 гг. по вкладам в банках, введение нулевой ставки по налогу на прибыль для IT-компаний в 2022–2024 гг., а также обнуление НДС для гостиничного бизнеса на пять лет. Существенно снижены меры административной ответственности для бизнеса. Упрощен допуск на российский рынок зарубежных лекарств в оригинальной упаковке. Решен вопрос параллельного импорта, что позволит обеспечить рынок товарами.

Дополнительные доходы бюджета направляются на поддержку экономики. Введено оперативное использование дополнительных нефтегазовых доходов. Все доходы, поступающие в бюджет, идут на его расходную часть.

Поддержка регионов

Благодаря принятым законам получили поддержку регионы. До 1 января 2023 г. сняты ограничения на размер резервных фондов для субъектов РФ и муниципальных образований (это возможность для формирования резервов для оперативного нивелирования последствий роста цен на категории товаров первой необходимости, строительные материалы, для выравнивания кассовых разрывов и качественного исполнения первоочередных расходных обязательств по расчетам по заработной плате и иным социальным обязательствам). В связи с удорожанием стоимости строительства продлено на 2022 г. право регионов направлять средства, высвобождаемые в результате реструктуризации бюджетных кредитов, не только на инф-

раструктурные проекты, но и на реализацию региональных проектов.

Регионам в 2022 г. предоставляется бюджетный кредит на пополнение остатка средств на едином счете в размере 10 % дохода регионального бюджета.

Упрощены расчеты за поставленные товары, в том числе строительные материалы, при казначейском сопровождении бюджетных средств на основании госконтрактов (зачисление средств идет сразу на расчетный счет поставщика товара без открытия счета участника казначейского сопровождения).

Предусмотрено выделение бюджетных кредитов на замещение коммерческих кредитов, уже погашенных регионами в январе-феврале 2022 г.

Увеличен с 390,7 до 420 млрд руб. объем средств, которые Минфин вправе предоставить регионам для погашения коммерческих долговых обязательств в 2022 г.

Обсуждение острых вопросов с участием представителей гражданского общества и регионов

Отличительной чертой Госдумы стала работа в формате больших парламентских слушаний. В зал пленарного заседания для обсуждения острых вопросов, законодательных решений приглашаются представители гражданского общества, регионов, бизнеса, профессионального сообщества, федеральной и региональной власти.

6 октября этого года прошли «большие» парламентские слушания о состоянии городского общественного электротранспорта в регионах.

В период весенней сессии 2022 года состоялись «большие» парламентские слушания о вопросах развития системы высшего образования в России.

В формате парламентских слушаний обсуждались также вопросы развития Арктической зоны, совершенствования законодательного регулирования деятельности органов опеки, развития сельских территорий, обеспечения информационной безопасности детей, ценообразования на продовольственные товары и на промышленную продукцию для АПК, регулирования жилищно-коммунального хозяйства.

***Материал подготовили
Александр Лебедев и Галина Савиных***

ЕВРАЗИЙСКИЙ ДЕЛОВОЙ ФОРУМ “ИНТЕГРАЦИЯ”



В Москве прошел ежегодный Евразийский деловой форум «Интеграция».

На форуме собрались представители федеральных и региональных органов власти, профильных структур, бизнес-сообщества, которые вместе с членами Евразийской экономической комиссии обсуждают сотрудничество государств-участников Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в новых условиях.

Основными темами обсуждения стали: практические результаты и новые горизонты евразийской интеграции, технологический суверенитет ЕАЭС, формирование единой системы технического регулирования, развитие энергетики, промышленности, определение перспективных направлений взаимодействия, IT-решения мирового уровня, наш ответ на глобальные вызовы, перспективные сферы и направления сотрудничества и развития бизнеса.

Главный акцент в рамках дискуссии был сделан на поиск прорывных проектов и бизнес-идей в сложившихся экономических условиях с опорой на внутренние ресурсы стран Союза и в сотрудничестве с партнерами из дружественных стран.

Открывая пленарное заседание форума, модератор дискуссии **Сергей Глазьев, министр по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии**, отметил, что текущий год стал наиболее сложным для Евразийского экономического союза в связи с очень тяжелой

международной обстановкой. Тем не менее Союз успешно прошел через пандемические испытания и сегодня активно развивается несмотря на санкции в отношении Беларуси и России.

«Утвержденная в 2020 году главами государств ЕАЭС Стратегия-2025 реализуется строго по плану. Не теряя темпов, мы наращиваем взаимную торговлю. И внешняя торговля несмотря на санкции в этом году просела не



так сильно. Сегодня центр мировой экономики смещается в Азию и мы быстро наращиваем торговлю с южными и восточными соседями, особенно с Китаем и Индией, здесь хорошая динамика, – сказал Сергей Глазьев. – Таким образом, ЕАЭС показывает устойчивость к шокам извне, наше интеграционное объединение зарекомендовало себя как эффективное, разнообразное, позволяющее сочетать конкурентные преимущества стран-участниц».

Михаил Мясникович, Председатель Коллегии ЕЭК, конкретизировал утверждения

модератора. Он также начал с констатации факта, что экономика стран ЕАЭС работает в беспрецедентно сложных условиях в связи с санкциями и другими недружественными действиями в отношении государств и предприятий Союза. «В этой ситуации надо находить новые варианты развития экономик, прежде всего обратить внимание на инвестиционную деятельность, которая проседает. Кредитных ресурсов мало, и они дорогие, основные фонды стареют, новые предприятия не создаются. Если не изменить ситуацию, завтра будет еще хуже, – подчеркнул глава Коллегии ЕЭК. – Поэтому Комиссия подготовила конкретные предложения по мерам поддержки и финансирования кооперационных проектов в ЕАЭС. Полагаем, что нужно серьезное субсидирование процентных ставок по кредитам, и предлагаем интеграционными проектами считать 3+, то есть в них должны участвовать как минимум представители трех государств. Можно направить на эти цели на первом этапе около 10% от взимаемых специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин – в прошлом году они составили сумму около 200 млн долларов. Надо определить с правительствами стран приоритетные отрасли и виды деятельности и в первую очередь обратить внимание на микроэлектронику, фармацевтическую промышленность, авиастроение». Вторым фактором ускорения экономического роста, по мнению



Михаила Мясникова, является стимулирование научно-технологического развития. «Чтобы эффективно торговать, надо иметь конкурентоспособные товары, в основе которых – современные технологии, а их создание требует фундаментальных знаний». Третьим ключевым направлением он назвал формирование Большого Евразийского партнерства, идея которого принадлежит Владимиру Путину. В рамках этой идеи планируется объединить усилия с Шанхайской организацией сотрудничества по развитию транспортно-логистического мегапроекта. Евразийским межправсоветом в августе были одобрены семь приоритетных инфраструктурных транспортных проектов в странах ЕАЭС, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, транзитного потенциала и транспортной инфраструктуры, входящей в коридоры «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь». Для реализации этих проектов нужна полноценная цифровизация и реализация Соглашения о единой системе таможенного транзита, которое не должно ограничиваться только государствами Союза, поэтому оно готовится по модели 5+. «Наконец, Союз подразумевает единые правила взаимной торговли, но сегодня, к сожалению, этих правил пять – это сложная и запутанная ситуация. Полагаем, наши коммерческие банки и контролирующие органы могли бы по-другому вести себя, а именно формировать удобные для хозяйствующих субъектов условия, особенно касающиеся транзитных перевозок», – сказал в завершение своей речи Михаил Мясникович.

Второй спикер – президент Российского союза промышлен-

ников и предпринимателей Александр Шохин – сделал акцент на необходимости активизировать взаимодействие предпринимательского сообщества с Евразийской экономической комиссией. «Взаимодействие ЕЭК с бизнесом сегодня приобретает особое значение. В условиях глобальной неопределенности нужно повысить роль бизнеса в принятии стратегических решений, повысить эффективность тех площадок на евразийском пространстве, где стыкуются интересы бизнеса и регуляторов, национальных правительств, ЕЭК», – считает Александр Шохин. Он предложил расширить практику оценки фактического воздействия регуляторных механизмов, а также обозначил новые направления совместной работы. Так, на последнем заседании Консультативного совета шла речь о соз-



дании евразийских компаний. По его словам, важно определить статус евразийских корпораций и компаний, механизмы их инкорпорирования, льготного налогообложения: «Проработка правового статуса евразийских корпораций в формате 3+ и кредиты позволят сформировать новый класс юридических лиц, который сможет вытягивать супертяжелые с финансовой точки зрения, но очень перспективные высокотехнологичные проекты, например, в области микроэлектроники». Александр Шохин подчеркнул, что развитию взаимной и внешней торговли может помочь внедрение цифровых финансовых активов, а также использование новых платежных инструментов. «Сегодня даже расчеты в национальных валютах сталкиваются с препятствиями – с опасениями, что банковские структуры могут пострадать от вторичных санкций из-за того, что работают с российским рублем. Поэтому нуж-

но максимально быстро оцифровать платежно-расчетные отношения, в том числе использовать криптовалюты. В РФ уже есть проект соответствующего акта, такие же документы должны быть и в странах-членах. И безусловно, нужно пилотировать новые платежные инструменты.

Президент США подписал закон, запрещающий России использовать специальные права заимствования МВФ, обменивая СДР на доллары. У нас там около 20 млрд долларов в специальных правах заимствования. Давайте подумаем над тем, чтобы использовать этот российский ресурс, может быть, как раз для финансирования проектов на евразийском пространстве», – предложил Александр Шохин.

Заместитель руководителя Федеральной таможенной службы Владимир Ивин выделил три ключевых направления, которые позволят вывести интеграцию в ЕАЭС на новый уровень. По его мнению, во-первых, ЕЭК необходимо ускорить работу по внесению поправок в Таможенный кодекс ЕАЭС, так как это повысит уровень единообразия таможенного администрирования в странах-членах. Докладчик напомнил, что эта работа идет с 2020 года, но до сих пор ни один пакет поправок не принят. «Это печально, поскольку первый пакет поправок формировался как исправление ошибок, в том числе технических и грамматических, которые были допущены при подготовке ТК ЕАЭС, – пояснил Владимир Ивин. – Готовящиеся изменения в кодекс очень важны, так как отражают актуальные вызовы, которые произошли в связи со сменой экономической парадигмы ведения внешней торговли: это, с одной стороны, отступление от норм ВТО, с другой – повсеместное применение цифровых технологий». Второе ключевое направление – подготовка Соглашения о единой системе таможенного транзита, которое будет способствовать углублению интеграции и даст толчок экономическому развитию стран Союза. «Мы видим интерес к упрощению транзита со стороны СНГ и ШОС. Определенные шаги здесь предпринимаются – подписываются документы в двустороннем или трехстороннем формате. Этот процесс надо упорядочить и протестировать новый механизм. Оптимальным государством для этого мог бы стать Узбекистан. Всем было бы удоб-

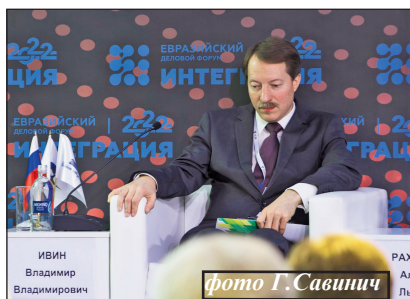


фото Г.Савинич

но, если бы товар помещался под таможенный транзит, условно говоря, сразу от Ташкента до Минска», – отметил Владимир Ивин. И третье, что сильно сдерживает достижение оптимального уровня интеграции и для таможенников означает необходимость контроля даже во внутренней торговле, – это недостаточное наднациональное регулирование экспорта. Еще в период Таможенного союза был подготовлен проект документа о едином экспортном регулировании, но впоследствии эта работа затормозилась. «Сейчас это очень актуально в связи с тем, что выстраиваются новые логистические схемы, новые схемы расчетов в международной торговле, – подчеркнул замруководителя ФТС России. – Очевидно, что в ближайшее десятилетие произойдет разворот экспорта наших товаров от ЕС, Великобритании и США на другие направления. Поэтому так важны три составляющие, которые сейчас прорабатываются, – единые правила определения страны происхождения экспортируемых товаров, применение общих запретов в случае, если неконтролируемый экспорт отрицательно влияет на безопасность, и единый подход к тарифному регулированию экспорта. Последнее сложнее всего, но к этому тоже надо подходить».

Максат Мамытканов, министр по таможенному сотрудничеству ЕЭК, в ответ на прозвучавшую критику пояснил, что изменения в ТК ЕАЭС представляют собой предложения, которые направляют в Комиссию пять стран-участниц, и задача ЕЭК достигать по ним консенсуса. «Это работа очень сложная, у всех стран-участниц есть свои интересы, которые достаточно сложно приводить к единому знаменателю, – отметил Максат Мамытканов. – Но мы над этим работаем, и на последнем совещании группы высокого уровня таможенные службы сторон приняли решение до конца года доработать первый пакет поправок в ТК ЕАЭС и направить в

страны Союза. Так что, если к нам не поступят новые противоречивые предложения, мы процесс по первому пакету завершим. Сейчас готовится второй пакет поправок в кодекс. Вопросы, которые не удалось решить в рамках первого пакета, автоматически переходит во второй, поэтому если вы не увидите в первом пакете поправок свои предложения, это не означает, что о них забыли». Затем министр проинформировал о других актах Комиссии, работа над которыми близка к завершению. Сформирован и направлен в страны Союза Протокол о внесении изменений в Таможенный кодекс в части регулирования внешней электронной торговли. К концу года планируется напра-



фото Г.Савинич

вить сторонам на согласование окончательный вариант проекта Соглашения о единой системе таможенного транзита. Соглашение о применении электронных навигационных пломб для отслеживания перевозок уже проходит ратификацию в государствах ЕАЭС. Среди других приоритетов работы ЕЭК Максат Мамытканов выделил цифровизацию таможенных процессов – это тот механизм, за счет которого будет углубляться интеграция, а также модернизацию таможенной инфраструктуры: здесь проблема в том, что из-за санкций пункты пропуска в Белоруссии, которые были модернизированы, сегодня простаивают, и теперь надо оперативно обустроить пункты пропуска на восточной границе ЕАЭС.

Со стороны участвующих в пленарном заседании представителей бизнеса также прозвучала некоторая критика в адрес наднационального регулятора.

Андрей Бельянинов, генеральный секретарь Ассамблеи народов Евразии, дав положительную оценку решению о создании Евразийской перестраховочной компании, отметил, что предполагаемый уставный капитал ЕПК в 200 млн долларов – очень маленькая сум-

ма. «Причем уставной капитал ЕПК определен в долларах, а надо в национальных валютах, – считает Андрей Бельянинов. – Мы постоянно говорим о том, что надо переводить расчеты в национальные валюты, но до сих пор все наши аналитические отчеты и проекты измеряем в долларом эквиваленте. Пора это изживать». Кроме того, по его мнению, перезрел вопрос о создании Евразийской лизинговой компании, а также слишком долго рассматриваются заявки тех стран, которые хотели бы заключить с ЕАЭС соглашения о зоне свободной торговли. «Мы не успеваем за развитием мировой торговли, – резюмировал Андрей Бельянинов. – Надо расширять экономическое пространство Союза».

Генеральный директор АО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов рассказал о кооперации в машиностроении в рамках ЕвразЭС и возможностях транспортного коридора "Север-Юг". По его мнению интеграция экономик стран ЕвразЭС будет эффективнее, когда в полную силу заработает транспортный коридор "Север-Юг", связывающий прикаспийские страны с Северо-Западом России посредством внутренних водных путей.

Алексей Рахманов проинформировал участников заседания,



фото Г.Савинич

что ОСК "начала проектирование контейнеровозов, и в ближайшее время мы сможем показать постоянно работающую контейнерную линию, которая будет обеспечивать коридор "Север-Юг". Если мы решим все вопросы с таможеней, чтобы на границе не терять много времени, то путь с юга Каспия до Санкт-Петербурга можно будет проходить приблизительно за 8 дней".

Материал подготовили Александр Лебедев и Галина Савинич

Полные видео выступлений участников форума здесь <https://youtu.be/M9ZZLPH0jLo>

СЕРГЕЙ ГЛАЗЬЕВ И ПЕТР ПОПОВ ОТВЕТИЛИ НА ВОПРОСЫ ЖУРНАЛИСТОВ

После завершения пленарного заседания Глазьев Сергей Юрьевич, член Коллегии (Министр) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии, Академик РАН и Попов Петр Геннадьевич, заместитель губернатора Забайкальского края ответили на вопросы журналистов.

Вопрос: После введения санкций против России с какими странами остались крупномасштабные соглашения?

Ответ С.Глазьева: У нас с Китаем было заключено широко-масштабное соглашение о партнерстве. С Индией готовится соглашение о зоне свободной торговли. В странах АСЕАН, где нефть преимущественно импортируются, рынки необъятные. Они с лихвой компенсируют те потери, которые мы несем по вине санкций.

Мы должны развивать нефтепереработку и нефтегазохимию.

Трубопроводы - это узкое место для работы с восточными партнерами.

Вопрос: Как вы оцениваете потенциал компании Транснефть в нынешних условиях?

Ответ С.Глазьева: У Транснефти прекрасный потенциал. Это передовая компания, которая может работать с любыми самыми сложными месторождениями. Накоплен огромный опыт работы с тяжелой нефтью. Есть месторождения, которые при правильной эксплуатации можно отнести к разряду вечного месторождения, благодаря продуманной технологии, которая позволяет извлекать нефть не быстрее чем она восстанавливается.

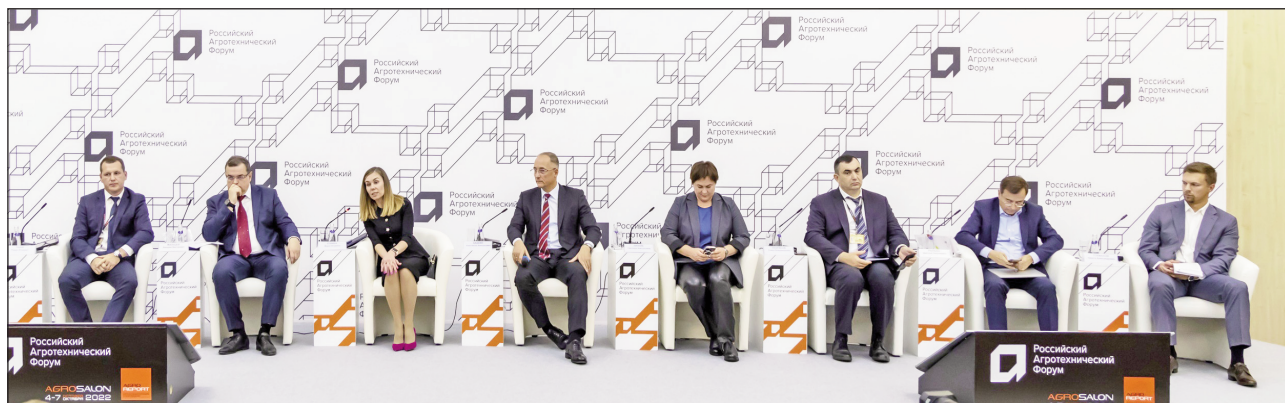
Вопрос корреспондента газеты «Народная инициатива» Галины Савинич П.Попову заместителю губернатора Забайкальского края:

В подписанном Вами страте-

гическом соглашении между Забайкальским краем и ООО «Хэнаньская инвестиционная группа», предполагается ли строительство новых транспортных путей в крае?

Ответ П.Попова: В Забайкальском крае в городе Забайкальск находится крупнейший международный пропускной пункт с терминалами. На их основе мы и будем создавать новый транспортный узел, который позволит увеличить трансграничное сотрудничество с Китаем. Сюда войдут строительство логистического хаба, позволяющего увеличить количества транспортировки грузов, в том числе по железной дорожному путям, строительство автомобильных дорог, создание логистического центра, который обеспечит отправку грузов железнодорожным транспортом, используя потенциал забайкальской границы.

IX РОССИЙСКИЙ АГРОТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ



3 октября в Москве состоялся IX Российский агротехнический форум. Ключевая тема Форума - Российское сельхозмашиностроение в новой реальности. Форум проводится в рамках международной выставки АГРОСАЛОН.

2022 год изменил правила работы во всех отраслях экономики. Возникли проблемы с поставками импортных комплектующих, настройкой и работой оборудования, с логистикой. Изменившийся курс рубля вызвал удорожание российской техники. Эксперты обсудили актуальные проблемы АПК, и то, как видят ближайшее будущее машиностроители, сельхозтоваропроизводители и их потребители.

В форуме приняли участие: Мария Елкина - директор Депар-

тамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга РФ; Валерий Мальцев - директор ООО КЗ «Ростсельмаш»; Роман Некрасов - руководитель Департамента растениеводства, механизации, химизации и защиты растений Минсельхоза РФ; Светлана Линник - руководитель ООО «Пегас-Агро»; Роман Пфаф - директор ОАО «Алтайский научно-исследовательский институт технологии машиностроения»; Дмитрий Рылько - генеральный директор Института конъюнктуры аграрного рынка; Никита Токмаков - глава фермерского хозяйства в Воронежской области.

Константин Бабкин, председатель форума, президент Ассоциации «Росспецмаш» в своем выс-

туплении дал оценку ситуации на российском рынке сельхозтехники: «Последние девять лет в отрасли сельхозмашиностроения и сельского хозяйства статистика остается позитивной. Отрасль успешно совершает перестройку, в непростых условиях. Идет динамичное развитие наших предприятий, что показывает жизнеспособность российского сельхозмашиностроения».

Спикер рассказал о состоянии производства сельхозмашиностроения в 2022 году: «В 2022 году российские производители поставили в производство 121 новую модель комбайнов, тракторов, прицепной и прочей техники. Также в 2022 году увеличилась доля российской техники на внутреннем рынке до 60%. Экс-



порт сельхозтехники уменьшился до 12,7 млрд. руб. Производство сельхозмашин, за восемь месяцев этого года, выросло на 1%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Самая острая тема на сегодняшний день - поставки комплектующих, задача ближайших лет - локализация компонентов», - отметил спикер.

По мнению К.Бабкина, успехи в развитии сельхозмашиностроения происходят благодаря работе коллективов, работе аграриев, а также благодаря мерам поддержки правительства. Сформирован достаточно действенный пакет мер: Программа 1432, которая помогает продвигать технику на внутренний рынок, программа поддержки НИОКР и др.

Однако, по словам спикера, производить сельхозтехнику в России по-прежнему дороже, чем купить за рубежом. «Сегодня наши производители находятся в неустойчивой ситуации, но она связана не столько с внешними факторами, сколько с внутренними. Нужна стабильная поддержка со стороны Правительства России».

Константин Бабкин высказал конкретные предложения для успешного развития отрасли сельхозмашиностроения:

1) обеспечить предоставления предпрятиям промышленности и сельского хозяйства кредитов со ставкой 0%-1%;

2) не вводить ограничения по доступу продукции АПК к зарубежным рынкам сбыта;

3) существенно увеличить объемы страхования урожая и снизить размеры страховых премий;

4) гарантировать минимальные цены на с/х продукцию для сельхозпроизводителей на внутреннем рынке;

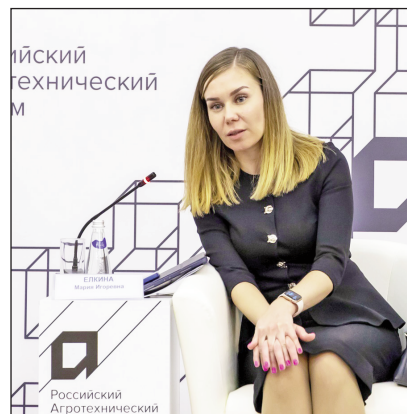
5) предусмотреть финансирование реализации Постановления No 1432 в 2023-2030 гг. за счет

средств федерального бюджета в соответствии с фактической потребностью производителей сельскохозяйственной техники.

б) предусмотреть механизм предоставления производителям субсидий в виде грантов на развитие производства комплектующих к сельскохозяйственной технике с объемом финансирования из федерального бюджета в 2022-2026 гг. в размере не менее 10 млрд руб. ежегодно.

Мария Елкина, директор Департамента сельскохозяйственно-го, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России рассказала о новых и действующих мерах господдержки, отметила, что отрасль успешно развивается и вызывает интерес у бизнеса.

В этом году Минпромторг активизировал работу с Минсельхозом, благодаря чему удалось не допустить дефицита техники и запчастей в регионах. Чиновница призвала машиностроителей активней включаться в программу по НИОКР по Постановлению 649, а также пользоваться механизмом субсидирования по Постановлению 2281. Объем финансирования Программы 1432 на следующий год будет зависеть от источников бюджетирования.



Светлана Линник, директор ООО «Пегас-Агро» рассказала об опыте работы в условиях новых вызовов, а также необходимых мерах для стабилизации ситуации: «Каждый год мы растем на 20-40% за счет высокого внутреннего спроса. Когда импортная техника ушла с рынка, интерес к нашей продукции увеличился. В данный момент на нашем предприятии сформированы новые логистические цепочки, найдены поставщики комплектующих в дружественных странах, запущено собственное производство ряда комплектующих. Однако, не все проблемы удалось решить.



Например, укрепление рубля снизило объем продаж на экспорт, в частности, в Казахстан, поскольку для зарубежных аграриев цена стала менее привлекательной.

Спикер обозначила необходимые меры для стабилизации ситуации: «Необходимо сохранить действующие меры господдержки: сохранение в полном объеме либо увеличение субсидий в рамках Программы 1432, охранение льготных программ АО «Росагролизинг», ввести заградительные пошлины для тех видов импортной сельхозтехники, аналоги которой производятся на территории России».

Роман Некрасов, директор Департамента растениеводства, механизации, химизации и защиты растений Минсельхоза России рассказал о российском сельхозмашиностроении в новой реальности. Основная задача сегодня - обеспечить продовольственную безопасность нашей страны», отметил спикер.

Валерий Мальцев, генеральный директор ООО «Комбайновый завод «Ростсельмаш» рассказал о направлениях стратегического импортозамещения на производстве, а также анонсировал открытие нового тракторного завода в Таганроге. По поводу привлечения к поставкам компонентов азиатских партнеров, Валерий Мальцев отметил, что «Китай - это временное решение, стратегически нам нужны российские поставщики».

Среди барьеров, препятствующих импортозамещению компонентов, отмечены: кадровый голод, высокая себестоимость продукции, несовременное оборудование, высокая доля заемных средств. В заключение выступление Валерий Мальцев говорил о предлагаемых мерах поддержки. Развитию импортозамещения компонентов могут способство-

вать налоговые преференции и льготное кредитование.

Дмитрий Рылько, генеральный директор Института конъюнктуры аграрного рынка представил обзор мирового и российского рынка зерна.

Роман Пфафф, генеральный директор АО «Анитим» на примере своего предприятия рассказал как складывается ситуация в отрасли.

Никита Токмаков, глава фермерского хозяйства выступил от имени сообщества фермеров. Аграрный блогер рассказал о том, как на селе решают проблемы с техникой и запчастями, а также озвучил наказания фермеров по поводу наиболее ожидаемых мер под-

держки государства. В преддверии форума Никита Токмаков в своих соцсетях провел серию опросов по поводу главных проблем фермеров в 2022 году, удорожания обслуживания техники и экономии бюджета сельхозпроизводителей. Интересно, что в опросе о мерах поддержки наиболее популярными стали ответы – достойная рыночная цена на продукцию и снижение административного давления на аграриев. В создавшихся условиях фермеры вынуждены экономить на покупке новой сельхозтехники.

Участники опроса сетовали на то, что замораживаются сельские инвестиционные проекты, снижается количество вносимых удоб-

рений. А вот на человеческом капитале экономят в последнюю очередь: увольнение сотрудников стоит на последнем месте опроса.

IX Российский агротехнический форум собрал более 300 участников, среди которых руководители органов государственной власти, владельцы агрохолдингов и машиностроительных предприятий, руководители сервисных и дилерских организаций, эксперты отрасли и СМИ.

*Материал предоставлен газете
<https://atf.rosspetsmash.ru>
Фотографии - нашего корреспондента Алексея Демина*

УРОКИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

Одним из спикеров форума была генеральный директор ООО «Пегас-Агро» Светлана Линник. На примере этого самарского завода можно преподавать уроки импортозамещения в реальной жизни.

«Пегас-Агро» - крупный российский производитель и экспортер самоходных опрыскивателей-разбрасывателей серии «Туман». Эти машины предназначены для внесения минеральных и жидких удобрений, а также для гербицидной, инсектицидной и фунгицидной обработки растений.

В России нет ни одного крупного сельхозпредприятия, где бы не использовалась эта техника.

Продуктовая линейка бренда представлена тремя пневмоходами различной мощности «Туман-1М», «Туман-2М» и «Туман-3» с пятью сменными модулями: штанговым и вентиляторным опрыскивателями, разбрасывателем минеральных удобрений, пневматическим высевальным модулем и мультиинжектором для точечных инъекций КАС и ЖКУ. Это уникальная техника, полностью разработанная конструкторами завода.

Продукция завода занимает порядка 25% рынка сельхозпроизводителей в России. Эта цифра растет в условиях санкций и отсутствия импортных запчастей и комплектующих. Склады завода и его дилеров в полном объеме обеспечены всеми необходимыми запасными частями и комплектующими для всего модельного ряда выпускаемой техники. Так

что владельцам наших опрыскивателей не о чем беспокоиться.

Светлана Линник рассказала журналистам, что даже в нынешней неспокойной обстановке, ситуация на предприятии стабильная благодаря тому, что были сформированы новые логистические цепочки, найдены альтернативные поставщики отдельных комплектующих и деталей, запущено новое собственное производство целого ряда узлов, внедрены новые инженерные и технологические решения, связанные с отказом от зарубежных комплектующих.

К наиболее ярким примерам работы в сферах использования отечественных наработок можно отнести:

переработку системы питания воздухом двигателя, в том числе организацию собственного производства защитных колпаков воздухозаборников, что позволило полностью заменить аналогичную продукцию зарубежного производства;

замену индикатора загрязненности воздушного фильтра на индикатор российского производителя;

решение об использовании в конструкции машин другого типа насоса: вместо мембранного насоса производства Италии и США теперь будет применяться центробежный, от российских производителей;

прорабатывается возможность изготовления корпусов распылителей в коллаборации с россий-

скими и белорусскими фирмами;

прорабатывается возможность самостоятельного изготовления гидрораспределителей химического состава с минимальным участием импортных комплектующих.

Проблемы замены импортных деталей в выпускаемой технике завод успешно решает, но самостоятельно решить проблему отсутствия запчастей на наших импортных станках очень сложно. Ведь выпуск заводом высококачественной сельхоз техники в немалой степени обусловлен тем, что на предприятии работают свыше 100 единиц импортного высокотехнологического оборудования. В связи с этим возникли проблемы связанные с отказом в сервисном обслуживании, отсутствии запчастей и расходных материалов.

Не только наше, но и другие предприятия оказались в такой же ситуации. Поэтому необходимо комплексное, централизованное решение проблемы создания производств по изготовлению запчастей и расходников для импортного станочного парка на уровне государства.

Например, на нашем опрыскивателе стоит такой тип дизельного двигателя, который на сегодняшний день в России не производится. Раньше такие моторы изготавливались в городе Заволжье Нижегородской области на Заволжском моторном заводе (ЗМЗ) - по производству автомобильных, бензиновых и дизельных двигателей. Но в 2004 году их выпуск

был прекращен из-за низкой рентабельности.

И действительно, если бы мы заказывали 15000 штук двигателей в год, ЗМЗ продолжал бы их выпускать, но нам нужно было всего 2000 штук, поэтому завод прекратил их выпуск.

А теперь мы столкнулись с вполне реальной проблемой, либо мы затрачиваем огромные ресурсы и время на создание своих новых моторов, либо покупаем готовые за рубежом.

В связи с этим мы поднимаем вопрос о государственном регулировании этого направления. Если государству нужна своя техника: конкретные двигатели, коробки, мосты и прочее, то надо считать общую потребность в них на уровне страны и расходы по их производству брать на себя. Сегодня же мы просим дать нам возможность что-то купить за рубежом, не потому что мы противимся импортозамещению, а потому что многие проблемы здесь и сейчас невозможно решить в максимально сжатые сроки.

Мы не боимся локализоваться и, даже наоборот, очень сильно этого хотим, но это не делается по щелчку пальцев, нужно определенное время.

Наше предприятие укомплектовано современными многофункциональными станками, и это позволяет производить некоторые группы деталей на своей площадке. Однако некоторые компоненты мы вынуждены закупать. До февральских событий ряд комплектующих мы везли из Европы и США, теперь пришлось искать альтернативных поставщиков в дружественных странах - Турции, Иране, Китае, Беларуси.

Сейчас машины зарубежного производства потихоньку возвращаются на российский рынок - их завозят из Китая и других стран. Поэтому одним из возможных шагов может стать введение защитных пошлин на те виды импортной техники, аналоги которой производятся в России. Такая ограничительная мера позволит сохранить российских производителей и повысить спрос на отечественную продукцию.

«Туманы» очень сильно распространены на полях российских аграриев, всю произведен-

ную технику за год мы на 100 % продаем. Сейчас мы поставляем агромашины во многие регионы России - от Дальнего Востока до Крыма. Кроме того, продаем ее и за рубеж: в Казахстан, Узбекистан, Беларусь, Молдову, Монголию. Интерес к нашей технике проявляют Иран, Египет, Зимбабве, Ангола.

Говоря о заводе «Пегас-Агро» Министр промышленности и торговли Денис Мантуров подчеркнул: «несмотря на непростые реалии, сельхозмашиностроение России продолжает показывать положительную динамику в производстве и реализации техники».

Популярность наших машин связана еще и с тем, что «Туманы» - интеллектуальные машины, которые способны решать широкий спектр задач - это и работа с картами предписаний, и дифференцированное внесение, и многое другое. До февральских событий мы устанавливали американские компоненты, сейчас уже нашли другие варианты, в том числе используем навигацию российских производителей и самое главное собственные наработки в этой области.

Что касается программного обеспечения, то оно разработано нашими IT-специалистами. При создании оборудования мы учитывали отзывы и пожелания фермеров и сделали его адаптивным не к какому-то отдельному виду техники, а к широкому спектру типов машин. Мы, как производители модульной техники, понимаем важность такого подхода. Во-первых, потому что нам не подходит вариант ставить пять разных «коробочек» в технику, а во-вторых, потому что мы уважаем агрария, ценим его труд и думаем о его затратах. Главное конкурентное преимущество нашей системы - универсальность и многофункциональность. Мы сумели подружить все модули. Фермер может выбрать любой вид, любую конфигурацию машины (она у нас, как конструктор), и все это будет корректно работать с необходимыми настройками, давая нужное качество. Это еще один важный момент, который мы учли при разработке. Основная проблема сегодня, пожалуй, только с железом, если ПО - это

наш собственный интеллектуальный продукт, то железо для электроники сейчас дефицитный узел во всем мире. решение для всех задач, будь то опрыскивание или разбрасывание.

С помощью нашей системы можно получать информацию о текущем статусе техники. Фиксируется каждая выполненная в поле операция: где, как и кем выполнялась, количественные и качественные характеристики, сроки. Также программа отвечает за построение путей навигации и треков движения машин, формирование системы учета машинно-тракторного парка с возможностью отслеживания работ вне контура поля.

Есть возможность просмотра предупреждений и уведомлений, которые появляются в случае превышения или занижения установленного расхода компонентов, низкого давления в системе, превышения времени остановки и потери связи. Ключевыми параметрами опрыскивателя для контроля также являются: объем вылитой жидкости, фактическое давление в системе, расход факт (л/мин), расход факт (л/га), расход установленный (л/га) и многое другое.

Отслеживать работу машин теперь также можно при помощи мобильного приложения, в котором отображается реальное местоположение и факт работы опрыскивателей и другой техники, карта полей агропредприятия.

Это гибкий инструмент, в котором легко построить как стандартные, так и оригинальные пользовательские отчеты. Информация подается в удобном виде за любой период работы техники. В зависимости от типа отчета он может быть сформирован в виде таблицы, инфографики или карты.

Завод «Пегас-Агро» расширяется. В сентябре этого года был завершен проект нового завода. Его площадь 20000 кв.м., производительность 2500 машин в год. Инвестиции в новое производство составят свыше 4 млрд рублей, в том числе - в оборудование - более 1,8 млрд рублей.

Галина Савинич

ТЕРРАКОТОВАЯ АРМИЯ ЗАВОЕВАЛА СЕРДЦА МОСКВИЧЕЙ



В Москве, на ВДНХ, в павильоне №21 состоялось открытие уникальной выставки «Терракотовая армия. Бессмертные воины Китая». С приветственной речью на открытии выступил почетный гость выставки Марк Юрьевич Ульянов - российский историк-востоковед, заведующий кафедрой китайской филологии Института стран Азии и Африки МГУ им. М. В. Ломоносова, научный сотрудник Отдела Китая Института востоковедения РАН.

Впервые в России москвичам и гостям столицы представлена выставка-реконструкция, основанная на археологической сенсации XX века - глиняной армии китайского императора Цинь Шихуанди, правившего в III веке до нашей эры. Китайская Терракотовая армия является объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО и по праву может считаться вос-

мым чудом света. В этих фигурах воплотились рационализм эпохи Цинь и своеобразная красота в благородном, торжественном безмолвии древних изваяний.

На сегодняшний день Терракотовая армия, наряду с Великой Китайской стеной, является одной из главных достопримечательностей Китая. Над созданием армии - символом величия Древнего Востока и неотъемлемой частью культурного наследия Китая, трудилось около 700 тысяч человек. Благодаря их кропотливому труду выразительность и парадность терракотовых воинов затмевают собой все остальные открытия на территории императорского мавзолея.

Посетители выставки смогут увидеть детально воссозданные в натуральную величину статуи терракотовых воинов и лошадей, которые в свое время представля-

ли собой мощь армии династии Цинь, реплики колесниц, оружия, предметов быта, а также - галерею красочных исторических костюмов. Всего на выставке представлено более 150 уникальных экспонатов.

Александр Лебедев
фотографии предоставлены
организаторами выставки

**Обращаем внимание читателей: в электронной версии газеты
“Народная инициатива” по адресу <http://pub-ini.ru> размещается в несколько раз
больше публикаций, включая фотографический архив и доступ к TV каналам.**

НАРОДНАЯ инициатива

Общественно - политическая
газета

№ 186 октябрь 2022

Газета зарегистрирована Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ № 77-11-907 20.02.2002 г.

Редакционная коллегия:

Главный редактор
Лебедев А.А.

Корректор Лебедева Н.С.
Фото в номере - Савинич Г.С.
Почтовый адрес редакции:
Москва, 129164, а/я 36
с пометкой “Лебедеву А.А.”

**Перепечатка материалов и фото
разрешается с ссылкой на газету
“Народная инициатива”**

АДРЕСА в ИНТЕРНЕТ:

Газета “Народная инициатива”
<http://pub-ini.ru>
фотоархив
<http://pub-ini.ru/fotobaza>
Электронная почта:
paper@pub-ini.ru;
alebedev@pub-ini.ru;
savinich@pub-ini.ru
Тираж 10000 экз