

Некоммерческая организация
Ассоциация «Сибирский зерновой консорциум»

630091, Российская Федерация, Новосибирская область,
г. Новосибирск, ул. Крылова, 28/1, офис 14,

Исх. № 208
от 08 « октября » 2020 г.

Председателю Правительства
Российской Федерации
г. Мишустину М. В.
Копия: Полномочному
представителю
Президента РФ
в Сибирском Федеральном Округе
г. Меняйло С. И.

Уважаемый , Михаил Владимирович !

В своём письме на Ваше имя исх. № 172 от 11 июня 2020 г. наша организация изложила проблемы зернового рынка Сибири и предложила меры по их решению. Получен ответ исх. № 18/852 от 17.07.2020 г. за подписью заместителя директора регулирования рынков АПК Министерства сельского хозяйства РФ г. Полозюковой О.Е.

К сожалению нами не получены ответы на наши конструктивные предложения, хотя в письме содержится обзор перспективных мероприятий по многим направлениям деятельности министерств и ведомств РФ и поэтому вынуждены обратиться повторно.

1. Экспорт зерна в Китай.

Нами было предложено подписать межправительственное торговое соглашение между РФ и КНР сроком на 5 лет, в котором должны быть указаны минимальные объёмы приобретения зерновых и продуктов их переработки, логистические мощности для перевалки грузов через границу. Соглашение должно войти в 14-й пятилетний план КНР. Межправительственное соглашение целесообразно подписать в текущем году на ежегодной встрече лидеров России и КНР (если она состоится).

В ответ нам сообщили о разработке Минэкономразвития России и Минкоммерции КНР Дорожной карты по наращиванию к 2024 г. объёма торговли товарами и услугами между КНР и Россией до 200 млрд. долл. США.

Однако в структуре экспорта РФ в КНР главную часть составляют продукты минерального происхождения около-70%, а продовольственная продукция и сельскохозяйственное сырьё всего лишь 6,6 % (Данные 1 кв. 2020 г.) . В то же время с давних времён в Китае существует продовольственный вопрос, который связан с перенаселением страны. В КНР существует недостаток плодородных земель. Местные жители КНР с недоверием относятся к продовольствию китайского производства, так как при его выращивании используется значительный объём минеральных удобрений - до 400 кг. на 1 га пашни. Продукцию Сибирского Федерального Округа китайцы рассматривают как продукцию органического земледелия из – за низких норм внесения минеральных удобрений в среднем 18 кг. на 1 га. Исходя из данной причины, население Китая оказывает большое доверие к ввезенным продуктам питания из Сибири. Тем не менее несмотря на расширение списка российских регионов, допущенных к экспорту зерновой продукции в Китай в 2019 г. ни пивоваренный ячмень, ни пшеницу продовольственную китайские фирмы не приобретали и даже не внесли предприятия прошедшие проверку Россельхознадзора в реестр предприятий, имеющих право поставки в Китай, хотя под это разрешение членами ассоциации были подписаны долгосрочные контракты с пивоваренными заводами в Китае.

Что касается закупок пшеницы, то она осуществляется государственной компанией «Ковка», которая декларирует желание закупить значительные объёмы пшеницы в Сибири- до 1 млн. т, но по цене ниже рыночной.

Все мукомольные предприятия Казахстана имеют право на беспошлинную торговлю мукой, а российская мука при ввозе облагается заградительными пошлинами в 65%, хотя большая часть муки Казахстана изготовлена из российской пшеницы.

Таким образом утверждение Дорожной карты не приведет к изменению российско-китайских торговых отношений в области поставок зерновых и продуктов их переработки в связи с незначительным удельным объёмом этих поставок.

2. Взаимоотношения с Казахстаном.

Несмотря на регулярно проводимые встречи глав приграничных регионов России и Казахстана и участие в них президентов обеих государств, экономические взаимоотношения двух государств имеют определённые проблемы.

В течение ряда лет казахские покупатели бесконтрольно закупают в приграничных областях России зерно и вывозят его в Казахстан автомобильным транспортом. Такие продажи зерна не оформляются товарно-транспортными накладными у продавца, без фитосанитарных сертификатов, расчет за него происходит наличными деньгами. Вне учета и контроля остается и объем вывозимого зерна и выручка за него. При таких условиях, мукомолы и другие сельхозпереработчики лишаются возможности нормальной конкурентности при закупе зерна, так как нашим обязательным условием является наличие первичных транспортных, бухгалтерских, фитосанитарных документов.

В условиях засухи и прогнозируемым снижением объёмов урожая зерновых из-за этого в приграничных областях Новосибирской, Омской, Алтайском крае администрации этих регионов и мукомолы вновь подняли вопросы по ужесточению контроля вывоза зерновых на территорию Казахстана.

В ответе ничего не говорится о неравноправных экономических отношениях между Россией и Казахстаном в рамках Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС), а именно: искусственно завышается стоимость железнодорожного тарифа для российских компаний по территории Казахстана в страны АТР, что исключает транзит зерновых и продуктов их переработки через Казахстан.

Интересен ответ Евразийской экономической комиссии по этому вопросу, который прилагаю к настоящему письму. (Письмо №25-89 от 06 мая 2020 г.) Из него следует, что невыгодные тарифы для российских компаний согласованы РФ.

3. По вопросу проблем поставки зерна в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР)

Ещё раз повторюсь об исключительной важности для Сибири рынка Азиатско-Тихоокеанского региона.

Во-первых, общий путь из СФО до стран АТР гораздо короче (в среднем на 5,0 тыс.км);

во-вторых, порты Черноморского побережья загружены зерном Юга и Центральной России и Поволжья;

в третьих, в Сибири достаточно резервов для увеличения валового сбора зерна, в связи с тем, что в Сибири свыше 4 млн. га пашни не используются для сельскохозяйственных нужд (для справки всего в СФО используется более 14,6 млн. га посевной площади), а так же небольшого объёма интенсивных технологий в земледелии, а внутреннее потребление зерна существенно не увеличивается, крупные покупатели зерна из стран АТР хотели бы перевозить зерно из портов Дальнего Востока, а не из портов Черноморского побережья, где они испытывают трудности в отгрузке;

в четвертых, согласно концепции межрегиональной программы «Развитие зернового рынка Сибири на период до 2025 года» утвержденной экспертизно-консультационным Советом по сельскому хозяйству Межрегиональной ассоциацией «Сибирское соглашение» валовый сбор зерна планируется увеличить к 2025 году с 15-17 млн. т до 21 млн. т, а экспорт с 1 млн. т до 2-3 млн. т.

В ответе описываются перспективы развития железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке, которая позволит обеспечить прогнозные объёмы перевозок хлебных грузов железнодорожным транспортом на экспорт через российские морские порты в объёме 16,3млн. т в 2025 г., в том числе через порты Дальневосточного бассейна – 4,0 млн. т.

В то же время ничего не сказано о реконструкции портов Дальнего Востока. Там отсутствуют глубоководные порты для перевозки зерновых, что удорожает

стоимость морских перевозок. Так хотя порт Находка и глубоководный, но он предназначен для погрузки угля и не совместим с погрузкой зерновых.

Упоминаемый в ответе Владивостокский морской порт «Первомайский» с пропускной способность свыше 1,0 млн. т грузов в год, способен переваливать всего лишь 100 тыс. т зерновых в год, а большая часть грузов-это металлопрокат и контейнеры. Кроме того пропускная способность ближайшей железнодорожной станции очень мала и завоз зерна осуществляется в основном автомобильным транспортом. «Владивостокский морской торговый порт» может производить отгрузку судов грузоподъёмностью максимально 15 тыс. т, в то же время как покупатели из Юго-Восточной Азии хотели бы чтобы эти перевозки осуществлялись на судах водоизмещением не менее 60 тыс. т. Накапливание на подъездных путях судовой партии возможно только в объёме 5 тыс. т.

Наиболее перспективным с точки зрения экспертов зернового рынка является проект объединенной компании РУСАЛ . Проект предусматривает строительство специализированного глинозёмного терминала в порту Ванино мощностью 2.2 млн. т в год и зернового терминала для организации встречного экспортного грузопотока зерна в объёме 2 млн. т . Проект прошёл опытную проверку в г. Калининград, такую перевозку осуществляет в настоящее время объединённая компания РУСАЛ и крупная сельскохозяйственная компания «Содружество».

Вкратце схема грузовых перевозок выглядит следующим образом: глинозем из Австралии судами грузоподъёмностью от 35 до 50 тыс. т (а после реконструкции и 60 тыс. т) прибывают в порт Ванино, далее хопперами (вагонами) доставляется на алюминиевые заводы в Красноярском крае, после промывки хопперы используются для перевозки зерна из Красноярского и Алтайского краев, Омской и Новосибирской области до порта Ванино и погрузки его в суда промытые после перевозки глинозема для отправки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона: Филиппины, Индонезию, Вьетнам, Малайзию и др. При этом сокращается порожний пробег хопперов и сокращаются затраты на фрахт судов. Только за счет сокращения порожнего пробега хопперов ожидается сокращение стоимости железнодорожных перевозок 1т глинозема на 15 долл. США и 1т зерна на 16 долл. США (при средней стоимости перевозки 1т зерна из элеваторов Новосибирской области и Алтайского края 50 долл. США). Снижение стоимости фрахта из-за попутных перевозок судами не оценивалось.

Это важно, так как страны-конкуренты на зерновом рынке АТР такие как Австралия, Украина, США, Канада имеют в структуре перевозок большую долю фрахта морскими судами, что дешевле перевозок железнодорожным транспортом.

Как показал анализ цен зерна в странах АТР цена российского зерна ниже цены импортируемого зерна из США, Канады, Австралии на 20-50 долл. США. Аналитики обосновывают этот факт как политическими моментами, так и более низким качеством российского зерна по основным показателям: натуре, зольности, повреждением зерна клоп-черепашкой, и т.д.

Сибирское зерно из-за более суровых климатических условий произрастания менее подвержено заражению вредными насекомыми и карантинными растениями,

поэтому правомерно говорить о разработке и продвижению брэнда «Сибирское зерно» с целью повышения его стоимости на мировом рынке.

В своём ответе авторы подчёркивают положительную роль Постановления Правительства РФ от 06 апреля 2019 г. №406 об субсидировании железнодорожных перевозок пшеницы, ячменя и кукурузы со станций железных дорог Алтайского и Красноярского краев, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в направлении станций железных дорог субъектов Дальневосточного Федерального Округа со сроком действия до 31 декабря 2020 г.

Действительно без субсидирования невозможно выйти на рыночные цены зерна в большинстве стран АТР. Но и его не хватает, для того, что бы быть конкурентно-способным. Так, при отправке пшеницы со ст. Марьяновка, Западно-Сибирской ж. д. Омская обл. при её стоимости 180 долл. США на элеваторе, в порту Сурабая, Индонезия (наиболее перспективная страна покупатель) стоимость зерна будет колебаться при перевалке через порт Владивосток от 247 до 258 долл. США, при перевалке зерна через порт Новороссийск от 255 до 264 долл. США, при рыночной цене 230 долл. США.

В то же время на субсидирование существуют лимиты для регионов, весьма произвольно устанавливаемые. Так на 1 сентября 2020 г. Омская область имела лимит около 307 тыс. т, а Алтайский край- около 31 тыс. т. Иностранные покупатели хотят иметь серьёзные, долгосрочные поставки, а лимитирование делает эти поставки непредсказуемыми.

4. Тарифы собственников подвижного состава.

В ответе описывается ситуация, сложившаяся на рынке грузовых перевозок зерна. «Уровень цен на нерегулируемые услуги по предоставлению вагонов определяется балансом спроса и предложения на эти услуги и степенью экономической концентрации в соответствующем сегменте рынка». Нет ответа почему в России доля провозных платежей в стоимости зерновых и продуктов их переработки в 3-4 выше по сравнению с другими странами, чем объяснить, что стоимость арендных платежей подвижного состава, до реформы железной дороги составляла от стоимости железнодорожного тарифа 30%, а в настоящее время 280%.

Ссылка на то, что ФАС России совместно с Союзом операторов подвижного состава на постоянной основе проводят мониторинг цен на грузовые вагоны и услуги по их предоставлению для перевозки грузов железнодорожным транспортом , несостоятельна. Проводить мониторинг с ассоциацией, задачи которой защищать интересы собственников подвижного состава не логична. Мониторинг не предполагает проверку себестоимости железнодорожных перевозок, норму амортизации, рентабельность владельцев подвижного состава, т.е. обоснованности установления тарифов на аренду зерновозов и контейнеров. Иностранныму покупателю более выгодно перевезти из Ростова-на-Дону

морским транспортом в Турцию, там загрузить в контейнеры и отправить уже оттуда в Индонезию, чем напрямую отправить пшеницу в Индонезию контейнерами.

В выходе на новые рынки сбыта заинтересовано государство, поэтому нами было предложено государственное регулирование транспортных перевозок при экспорте зерновых из удалённых регионов. При этом мы писали о том, что необходимую величину провозных платежей на тот или иной рынок сбыта могут определить работники торговых представительств Минпромторга РФ и торговые советники Минэкономразвития тех стран, в которых они находятся.

5. Отсутствие государственной поддержки экспорта продуктов переработки сельскохозяйственной продукции (в первую очередь муки)

В ответе говорится о том, что ФГБУ «АгроЭкспорт» разработаны специализированные экспортные гиды по организации поставок муки в Китай и Ирак. Ирак для сибирских мукомолов неприемлем из-за значительного расстояния транспортировки, невозможностью конкурировать с турецкой мукой, которая традиционно экспортируется в Ирак, рискованной системой оплаты.

В экспортном гиде по муке пшеничной в Китай много полезной информации, даже для компаний нашей ассоциации, осуществляющих практические поставки муки в Китай в настоящее время.

Нашиими участниками консорциума предпринимались всевозможные попытки увеличить объёмы поставки муки: через зону беспошлинной торговли в Маньчжурии, через квоты физическим лицам, завозили муку на консигнационные склады, открывали представительство в Пекине с обещанием в будущем получить квоты на завоз муки в Китай, регистрировали товарный знак на совместное российско-китайское предприятие и пытались выйти на торговые сети.

Результат работы весьма скромный. По нашему мнению вопрос поставки муки в Китай надо решать на уровне государства, профильных министерств, а не на уровне хозяйствующих субъектов, что рекомендуют в экспортном гиде по муке пшеничной в Китай.

Хотелось бы иметь экспортный гид по муке и зерну на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, как на новый перспективный рынок.

Несомненно постановление Правительства РФ от 15 сентября 2017 г. №1104 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции» способствует увеличению экспортных поставок муки. Однако всего за сезон 2019-20 г. экспортировано 236,88 тыс. т муки, что 2,2% выше прошлого сезона 2018-19 г. Экспорт муки за сезон 2019-20 г. условно соответствует экспорту 329 тыс. т продовольственной пшеницы или 1% от общего объёма экспорта пшеницы. (По данным ProZerno, внешнеторговые вести от 08 сентября 2020 г.)

Мировая торговля пшеничной мукой составляет более 10% от мировой торговли зерном пшеницы, следовательно, экспорт в РФ муки пшеничной должен составлять 3,5- 4 млн. т.

Экспорт муки из СФО составил в 2019-20 годах 38,4 тыс. т или 16,2 % общего объёма экспорта РФ, что в несколько раз ниже мирового уровня.

Мукомольные предприятия СФО способны вырабатывать муку, соответствующую всем требованиям рынка Юго-Восточной и Центральной Азии. Учитывая, что загруженность мукомольной промышленности СФО составляет менее 50%, а мировая торговля мукой растет. Поддержка в продвижении сибирской муки на этом рынке позволит увеличить загруженность зерноперерабатывающей промышленности Сибири, увеличит спрос на рынке зерна Сибири и увеличит налогооблагаемую базу мукомольных предприятий, многие из которых являются градообразующими в своих районах.

Есть положительный опыт государственного регулирования поставок муки в Турции, Казахстане. Очевидно, что изучение аналитиками Минэкономразвития, Минпромторга, Министерства сельского хозяйства РФ, РЭЦ, реальных механизмов стимулирования экспорта муки в этих странах поможет нам изменить структуру экспорта из регионов СФО и России от сырья (пшеницы) к продуктам переработки (муке).

Кроме того по непонятным причинам отсутствуют равные экономические условия перевозки зерна и муки при внутренних перевозках. Так согласно Постановлению Правительства РФ от 6 апреля 2019 г. №406 и Постановлению Правительства РФ от 21 мая 2020 г. №715 субсидируются железнодорожные перевозки пшеницы, ячменя, кукурузы из регионов Сибири и Урала в регионы Центрального, Северо-Западных и Дальневосточных федеральных округов, а мука и крупа – продукты переработки зерна – субсидируются только при поставке на экспорт по Постановлению Правительства РФ от 15 сентября 2017 г. № 1104 и Постановлению Правительства РФ от 14 декабря 2019 г. № 1673. При этом создаются экономические преимущества мукомольным предприятиям европейской части России, что неоправданно.

Поэтому прошу Вас при переиздании Постановления Правительства РФ от 21 мая 2020 г. № 715 об установлении льготных тарифов на перевозку ввести наряду с зерном продукты переработки зерновых культур: муку, крупу. Тем более в обозначенном Постановлении уже имеются продукты переработки семян масличных культур.

6. Заключение.

Таким образом, для реализации экспортного потенциала зерновой отрасли СФО необходимо решить следующие проблемные вопросы.

6.1. С целью получения стабильных объёмов производства зерновых в Сибири на уровне 21 млн. т вместо достигнутого 15-17 млн. т и увеличения экспортного потенциала с 1 млн. т до 2-3 млн. т в год необходимо использовать имеющийся потенциал земельных ресурсов и увеличить долю интенсивных технологий земледелия согласно разрабатываемой в настоящее время программе «Развитие зернового рынка Сибири на период до 2025 года».

6.2. Заключить межправительственное торговое соглашение между РФ и КНР сроком на 5 лет с указанием минимальных объёмов приобретения зерновых и продуктов их переработки КНР.

6.3. Разработать государственную программу выхода сибирского (российского) зерна на страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порты Дальнего Востока.

6.4. Поставить практическую задачу увеличения экспорта муки до 10% от объёма экспорта пшеницы перед Минэкономразвития, Минпромторгом, Минсельхозом РФ, мукомольными предприятиями России.

6.5. Создать брэнд сибирского зерна и доказать его высокие потребительские качества по сравнению с американским, австралийским, канадским и украинским зерном.

6.6 Рассмотреть на очередном заседании казахстанско-российской Межправительственной комиссии возможность восстановления равноправных экономических отношений в области железнодорожных перевозок, ликвидации «серого» экспорта.

Рассчитываю на объективный ответ на поставленные вопросы, считаю целесообразным провести совещание по поставленным вопросам под Вашим руководством.

По поручению участников зернового консорциума

Председатель Совета директоров

В.В. Гачман

Исполнитель:

Роговой Марк Семёнович
р. т. 8(383) 223-23-10
м. т. 8(903) 931-20-43
rogovoy.47@inbox.ru