

**Валентина
СТЕПАНОВА**

■ Мы не только смогли полностью прокормить себя, но и на экспорт осталось.

- Зачастую мы сравниваем развитие нашей страны с советским периодом. По разным показателям. Если говорить о продовольственной безопасности - важной составляющей экономики любого государства, - с середины семидесятых годов СССР стал зависим от зарубежных поставок зерна, ежегодно закупая у других государств десятки миллионов тонн продовольствия. В 1985 году Советский Союз закупил максимальное количество - 47 миллионов тонн. Сейчас ситуация иная. Наша страна не только обеспечила свою продовольственную безопасность, но и экспортирует зерно в другие государства, - пояснил спикер Госдумы, Председатель Парламентского Собрании Союза Беларуси и России Вячеслав Володин. - В сельскохозяйственном году июль 2022 - июнь 2023-го Россия установила рекорд по объему продажи зерна - шестьдесят миллионов тонн. Выручка составила свыше 41 миллиарда долларов. Это больше, чем от продажи оружия. Вместе с тем есть проблемы, которые необходимо обсуждать, искать пути их решения. У нас сельское хозяйство на протяжении последнего времени превратилось из «черной дыры» в высококвалифицированную отрасль, которая решает вопросы продовольственной безопасности.

И поддержка аграриев

Вячеслав ВОЛОДИН: СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО БОЛЬШЕ НЕ «ЧЕРНАЯ ДЫРА»



Пресс-служба Государственной Думы РФ

В прошлом году в Тверской области надоили больше 132 тысяч тонн молока - в этом тоже прогресс.

должна быть разной - в зависимости от региона. Об этом спикер заявил на выездном Совете Госдумы - депутаты встретились в Тверской области.

- В Нечерноземье нужно вводить дополнительные меры поддержки сельского хозяйства. Это 32 региона нашей страны, где проживают больше сорока миллионов человек. Если говорить о почве и ее плодородии, понятно, что самый хороший ресурс - наш золотой запас, Черноземье. Если говорить о Нечерноземье, к этим регионам относятся Тверская, Рязанская области, другие регионы. У нас их большинство. Но поддержка одинаковая. Мы

с вами должны в конце концов принять решение, чтобы этот факт учитывался. Потому что ребятам, которые работают на этой земле, намного тяжелее получить урожай. Конечно, здесь должна быть и другая поддержка. Потому что там плохой урожай - это сорок центнеров с гектара, в той же Воронежской области хороший - до ста центнеров, а тут урожай замечательный - сорок центнеров. А если вдруг непогода и другие проблемы, себестоимость совершенно разная.

Вячеслав Володин побывал на сельхозпредприятиях группы компаний «Агропромкомплектация». И там оценил образцы техники.

- Правильно будет более предметно заняться сельхозмашиностроением. Потому что у нас в первую очередь автомобилестроение, достигнута локализация. Развернули заводы в Москве, Калининграде и Тольятти. Но сельхозпредприятия отстают. Нам надо производить у себя всю линейку техники. Это будет серьезным подспорьем Министерству сельского хозяйства. Наши сельхозпредприятия отстают. Хорошо, что сохранили Ростсельмаш, Кировский завод, но этого недостаточно.

А производить технику можно в кооперации с белорусами - их машины славятся на весь мир.

ТУДА-СУДА НА ИЗНОС

■ Возрождение речного транспорта станет стимулом развития экономики.

Россия входит в тройку стран по длине водных путей. Это преимущество важно использовать.

- Реки позволяют доставлять грузы и пассажиров в районы, с которыми отсутствует железнодорожное и автомобильное сообщение. Важный экономический фактор: километр перевозки на судне на 15 процентов дешевле, чем по железной дороге, и на 25 процентов - чем на автомобиле, - посчитал Вячеслав Володин. - В регионах РФ, где расположены внутренние водные пути, создается 90 процентов ВВП и проживает 80 процентов населения.

В каждом из российских городов-миллионников есть хотя бы одна крупная водная артерия.

Озвучил глава ПС и проблемы, которые нужно решать.

❖ Отсутствует выстроенная маршрутная сеть речных пассажирских перевозок между городами. Для жителей волжских регионов это особенно важный вопрос.

❖ Средний возраст пассажирских судов - 38 лет. Больше 65 процентов речного флота выработали свой нормативный срок эксплуатации. Потребность отрасли составляет больше пятисот единиц судов.

❖ Зависимость от импортных комплектующих, нехватка запчастей для ремонта систем навигации и оборудования.

❖ Общий износ речных портов и причалов составляет 55 - 70 процентов. Многие из них были построены в 50 - 60-х годах.

❖ Кадровый дефицит судоводителей и ряда других профессий. Несмотря на выпуск профильными образовательными учреждениями больше девяти тысяч специалистов в год, это не закрывает потребностей отрасли.

Чтобы обсудить, какие нужно принять законы, чтобы развивать речной пассажирский транспорт, спикер Госдумы отправился на завод по производству судов на подводных крыльях в Чкаловском районе Нижегородской области.

Андрей МОШКОВ

■ И она очень нужна нашим странам.

Сама идея создать высокоскоростную магистраль между Москвой и Минском, которую на днях уже вполне предметно высказал Владимир Путин (об этом подробно - на стр. 2), появилась несколько лет назад. Еще в 2018 году ее предложил, будучи Госсекретарем Союзного государства, Григорий Рапота.

- Вообще, мы предлагали трассу Санкт-Петербург - Гамбург через Минск, - уточнил сенатор, заместитель председателя Комиссии ПС по энергетике и транспорту в разговоре с корреспондентом «СВ». - И она была уже принципиально отработана со всеми партнерами, кроме Российской Федерации. Но теперь обстановка изменилась. И про европейский участок, до Гамбурга на время, видимо, придется забыть. А сама по себе идея

Григорий РАПОТА:

ТРАССУ МОЖНО ПОСТРОИТЬ БЫСТРО

высокоскоростных дорог - блестящая. Если вы посмотрите, сколько у нас магистральных путей было построено за эти тридцать лет, то поймете, что нам есть над чем работать. С нашими пространствами, с нашей территорией развитие транспортной инфраструктуры имеет не только экономическое и стратегическое, но и социальное значение. Делает более доступными отдаленные регионы, объединяет страну.

- В данном случае уже две страны - Россию и Беларусь?

- Но там речь шла не только об этом. Владимир Владимирович говорил и о трассе Москва - Екатеринбург через Нижний Новгород, Казань. Очень хороший проект, рассуждать даже нечего. Не будь у нас Транссибирской магистрали в свое время, то еще вопрос, как считают некоторые

историки, удалось ли бы нам сохранить Россию в том составе и конфигурации, которая есть. А если бы самая первая железнодорожная магистраль в XIX веке была построена не в Санкт-Петербург, а, скажем, на юг, то, по мнению известного экономиста того времени Василия Кокорева, мы бы не проиграли Крымскую войну. Поэтому значимость стальных магистралей не требует вообще больших объяснений. Тут и социальная, и экономическая составляющая, безопасность. Все вкуче. Сейчас - тем более, XXI век, поэтому, конечно, говорить надо уже не просто о новых ветках, а именно о высокоскоростных трассах. И то, что президент такую задачу поставил, можно только приветствовать.

- В контексте Союзного государства что даст такой проект?

- Это будет еще один фактор, сближающий наши народы. Причем, опять же, решается и экономическая задача.

СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Современная высокоскоростная дорога - она не только пассажирская, но и грузовая. То есть по ней можно будет транспортировать грузы, которые сейчас приходится возить самолетами. И, конечно, будет содействовать объединению двух народов. У людей появится больше возможностей для общения.

- В России пока таких дорог нет. Если строить совершенно новую трассу, справимся без западных технологий?

- Понимаете, для начала надо в принципе захотеть. А дальше уже говорить про технологии. Не забывайте про Китай - такие трассы давно создают. Если сами, своими силами не справимся, попросим помочь братьев-китайцев. Если захотим, реализовать тот же проект Москва - Минск можно уже в ближайшем будущем. Саму трассу как таковую можно построить достаточно быстро. Хотя можно растянуть и на десятилетия. Все зависит от серьезности намерений.