

ДОЛГОСРОЧНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЗЕРНОВОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА*

(Утверждена распоряжением Правительства РФ от 10 августа 2019 г. №1796-р)

VII. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЗЕРНОВОГО КОМПЛЕКСА

1. Оптимизация структуры посевных площадей и повышение урожайности зерновых и зернобобовых культур

Формирование оптимальной структуры посевных площадей планируется с учетом возможных климатических изменений на территории Российской Федерации. В частности, в регионах, где увеличивается средняя температура и возрастают риски возникновения неблагоприятных и опасных метеорологических явлений (шквалы, смерчи, аномально жаркая погода, засуха), планируются внедрение новых ресурсосберегающих технологий, расширение площади озимых культур и использование устойчивых к засухе семян и водосберегающего орошения.

По оценке Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, основные регионы, где произойдет увеличение среднегодовых температур, находятся на территориях Приволжского, Уральского, Южного и Сибирского федеральных округов и в южной части Центрального федерального округа. Режим увлажнения будет изменяться за счет снижения коэффициента увлажнения и неравномерности выпадения осадков. В то же время повышение среднегодовых температур при достаточном количестве осадков позволяет использовать ранее выведенные из оборота посевные площади в Нечерноземной зоне.

В рамках реализации Стратегии предполагаются использование варианта сочетания мер, направленных на сохранение урожайности в регионах, подверженных воздействию неблагоприятных природно-климатических условий, и наращивание производства в регионах, где в силу изменения климата создаются благоприятные условия для выращивания зерновых и зернобобовых культур. Существенным резервом увеличения урожайности является возможность использования мелиорации — орошения в регионах с высоким коэффициентом аридности и осушения в регионах с повышенной увлажненностью. Так, производство риса осуществляется исключительно на мелиорируемых землях, а урожайность кукурузы в 3–3,5 раза выше на орошаемых землях.

Повышение средней урожайности планируется достигнуть за счет использования высокопродуктивного и устойчивого к болезням и вредителям семенного материала, что потребует дополнительного развития направления семеноводства, включая фундаментальные исследования.

Увеличение урожайности будет происходить также за счет повышения уровня материально-технического обеспечения сектора производства зерна. Текущие показатели по нагрузке на один трактор и зерноуборочный комбайн не позволяют выдерживать сроки агротехнических работ, что приводит к дополнительным потерям зерна. Кроме увеличения парка сельскохозяйственных машин необходимо расширение парка транспортных средств со специализированными прицепами для перевозки зерна.

Одним из основных факторов, влияющих на повышение урожайности, является восстановление и увеличение плодородия почв за счет увеличения количества вносимых минеральных и органических удобрений. Мощности отечественной промышленности позволяют полностью обеспечить необходимую номенклатуру и объемы поставок минеральных удобрений.

В целях повышения урожайности и качества зерновых и зернобобовых культур в Российской Федерации планируется реализация мероприятий по борьбе с основными вредителями, болезнями зерновых культур (клоп вредная черепашка, фузариоз, спорынья, головня, гнили), особо опасными вредителями (саранча), а также с распространенными карантинными объектами (амброзия полыннолистная, горчак розовый).

Повышению устойчивости производства зерна и снижению зависимости от влияния неблагоприятных природно-климатических факторов способствуют внедрение новых агротехнологий и адаптация лучших мировых практик. В частности, планируется расширение масштабов использования точного земледелия и ресурсосберегающих технологий, что потребует обновления парка сельскохозяйственных машин, приборов и оборудования, программного обеспечения и развития сети инновационных региональных центров. Использование современных агротехнологий, которые развиваются в направлении массового применения технологий, не предполагающих участия в них работников, позволяет сократить трудовые затраты, но предъявляет повышенные требования к квалификации специалистов. В рамках внедрения передовых технологий необходимо

совершенствование системы подготовки кадров для зернового комплекса.

Дополнительным направлением развития зернового комплекса может стать производство зерна в рамках органического сельского хозяйства, что потребует создания соответствующей нормативной правовой базы и внедрения необходимых технологий.

2. Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения

Важным направлением развития зернового комплекса является развитие его инфраструктуры и логистического обеспечения. На фоне снижения валового сбора зерновых и зернобобовых культур в 2018 году профицит мощностей хранения зерна в Российской Федерации находится на достаточно высоком уровне и составляет более 40 млн т. Рост валовых сборов в первые годы реализации Стратегии может быть обеспечен мощностями хранения зерна преимущественно за счет увеличения загрузки действующих мощностей. Процесс снижения мощностей единовременного хранения зерна связан со старением основных фондов элеваторного сектора. В то же время продолжается обновление мощностей хранения зерна у сельскохозяйственных товаропроизводителей, но темпы этого обновления недостаточны. Основной прирост элеваторных мощностей приходится на предприятия перерабатывающей промышленности (в основном комбикормовой), осуществляющие деятельность в рамках вертикально интегрированных холдингов, производящих животноводческую продукцию. Кроме того, необходимо развитие современных элеваторов с увеличенными мощностями приемки и погрузки зерна. Низкие темпы обновления мощностей хранения зерна у сельскохозяйственных товаропроизводителей и увеличение износа элеваторного фонда, обеспечивающего долговременное хранение, могут стать препятствием для обеспечения сохранности запасов и резервов зерна, что является сдерживающим фактором для развития внутреннего рынка зерна и расширения экспорта.

Реконструкция зерновых хранилищ всех типов и строительство современных элеваторов с увеличенными мощностями приемки и погрузки зерна позволят снизить потери зерна и повысить оборачиваемость зернохранилищ, что обеспечит достаточные объемы мощностей хранения при росте их загрузки и создаст дополнительные стимулы для привлечения инвестиций в зерновой комплекс.

Направлениями развития зернового комплекса являются снижение транспортно-логистических издержек и оптимизация структуры внутренних перевозок как в контексте обеспечения межрегиональной торговли, так и доставки зерна к портам и пунктам таможенного пропуска при осуществлении экспортных поставок.

Структура внутренних перевозок зерна автомобильным транспортом в 2018 году, отражающая участие основных

субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, приведена в приложении №6.

Структура внутренних перевозок зерна железнодорожным транспортом в 2018 году, отражающая участие основных субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, приведена в приложении №7.

Текущая структура итоговых перевозок между основными субъектами Российской Федерации, имеющими профицит зерна, и основными субъектами Российской Федерации, испытывающими дефицит зерна собственного производства, приведена без учета таких промежуточных перевозок, как перевозки между двумя профицитными или двумя дефицитными субъектами Российской Федерации. Расчет структуры перевозок производился на основе данных о перевозках в 2018 году. Субъекты Российской Федерации, для которых приведена структура перевозок, отобраны по порогу в 100 тыс. т дефицита зерна собственного производства. Структура вывоза зерна на экспорт в 2018 году по видам транспорта приведена в приложении №8; морским транспортом — в приложении №9.

Ожидается сохранение текущей структуры итоговых перевозок внутри страны, в которой к 2035 году автомобильный транспорт сохранит преобладающую роль. Прогноз структуры внутренних перевозок зерна автомобильным транспортом в 2035 году, отражающей участие основных субъектов РФ, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов РФ, испытывающих дефицит зерна собственного производства, приведен в приложении №10.

Прогноз структуры внутренних перевозок зерна железнодорожным транспортом в 2035 году, отражающей участие основных субъектов РФ, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов РФ, испытывающих дефицит зерна собственного производства, приведен в приложении №11.

ООО Мясоперерабатывающий завод «Гагарин-Останкино» предлагает



МУКУ МЯСОКОСТНУЮ

Сырой протеин 40-50%
Сырой жир 8-10%
Влага 4,5-5%
Клетчатка 1,8-2,5%
Зола 26-28%

ЖИР ТЕХНИЧЕСКИЙ 3 СОРТ

Продукция изготавливается на оборудовании фирмы **MECCAR Impianti Sri (Италия)**

реклама

Тел.: 8 (48135) 6-59-00, 8 (905) 696-79-08, E-mail: gagarin.ostankino@yandex.ru

ПРИЛОЖЕНИЕ №6

к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года

СТРУКТУРА

внутренних перевозок зерна автомобильным транспортом в 2018 году, отражающая участие основных субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, %

Субъект Российской Федерации, из которого осуществлялись перевозки зерна	Субъект Российской Федерации, в направлении которого осуществлялись перевозки зерна																
	Белгородская область	Владимирская область	Калужская область	Московская область	Тверская область	Тульская область	Ярославская область	Город Москва	Ленинградская область	Новгородская область	Псковская область	Город Санкт-Петербург	Республика Марий Эл	Пермский край	Свердловская область	Челябинская область	Томская область
Брянская область	—	—	49,3	3,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежская область	19,6	—	—	1,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курская область	28,2	—	38,2	15,0	17,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Липецкая область	—	—	7,7	2,8	—	—	—	2,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орловская область	4,5	—	4,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязанская область	—	—	—	—	—	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская область	—	—	—	—	3,9	—	—	2,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская область	—	74,5	—	18,4	7,2	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волгоградская область	—	—	—	—	—	10,9	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Республика Башкортостан	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,1	6,4	—	—	—
Республика Мордовия	—	—	—	—	26,2	—	2,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Республика Татарстан	—	—	—	—	4,2	—	3,7	—	—	—	—	—	50,9	—	—	—	—
Нижегородская область	—	18,6	—	—	—	—	10,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пензенская область	—	6,9	—	3,7	20,5	—	8,8	6,7	—	25,3	—	—	—	—	—	—	—
Саратовская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,5	—	—	—	—	—	—	—
Курганская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,5	47,9	8,0	—
Тюменская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,5	43,3	—
Доля дефицита зерна, обеспеченная за счет перевозок автотранспортом	52,3	100,0	100,0	45,2	79,3	14,9	32,7	13,2	—	44,6	—	—	100,0	26,9	67,4	51,3	—



ПРИЛОЖЕНИЕ №7

к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года

СТРУКТУРА

внутренних перевозок зерна железнодорожным транспортом в 2018 году, отражающая участие основных субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, %

Субъект Российской Федерации, из которого осуществлялись перевозки зерна	Субъект Российской Федерации, в направлении которого осуществлялись перевозки зерна																
	Белгородская область	Владимирская область	Калужская область	Московская область	Тверская область	Тульская область	Ярославская область	Город Москва	Ленинградская область	Новгородская область	Псковская область	Город Санкт-Петербург	Республика Марий Эл	Пермский край	Свердловская область	Челябинская область	Томская область
Воронежская область	4,1	—	—	—	—	—	5,5	—	20,0	—	—	4,4	—	—	8,1	—	—
Курская область	—	—	—	—	—	21,3	11,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,1
Липецкая область	16,0	—	—	2,4	—	9,1	3,7	7,3	2,7	18,4	—	10,7	—	7,8	8,2	—	—
Орловская область	—	—	—	—	—	—	9,8	—	—	—	—	4,4	—	—	—	—	—
Тамбовская область	10,3	—	—	2,0	10,7	—	8,3	—	3,7	—	9,6	2,9	—	—	—	—	—
Краснодарский край	11,6	—	—	18,4	—	44,4	—	22,2	3,3	—	—	—	—	—	4,6	—	—
Волгоградская область	—	—	—	—	—	—	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовская область	—	—	—	—	—	—	—	—	14,3	—	—	—	—	—	—	—	—
Ставропольский край	—	—	—	—	—	—	—	—	12,9	—	—	—	—	—	—	—	—
Республика Башкортостан	—	—	—	1,9	—	—	—	—	3,0	—	8,8	—	—	—	—	—	—
Республика Мордовия	—	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Республика Татарстан	—	—	—	—	—	—	7,5	9,4	2,1	—	9,3	—	—	—	—	—	—
Нижегородская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,4	—	—	—	—	—
Оренбургская область	—	—	—	1,4	—	10,3	—	16,3	—	—	—	13,1	—	17,1	—	15,6	—
Пензенская область	—	—	—	—	—	—	6,4	—	4,8	—	—	—	—	—	—	—	—
Самарская область	—	—	—	—	—	—	—	2,6	—	—	—	3,8	—	—	—	7,3	—
Саратовская область	—	—	—	2,4	—	—	—	5,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курганская область	—	—	—	15,8	—	—	—	—	9,8	—	—	3,8	—	7,0	11,7	—	—
Тюменская область	—	—	—	1,6	—	—	—	—	—	—	—	5,2	—	14,0	—	—	—
Алтайский край	—	—	—	—	—	—	—	2,4	4,5	19,5	26,9	12,9	—	—	—	4,3	—
Красноярский край	5,7	—	—	6,4	—	—	—	21,3	2,8	—	26,7	6,9	—	—	—	—	34,5
Новосибирская область	—	—	—	—	—	—	15,0	—	—	17,5	—	12,3	—	—	—	—	37,9
Омская область	—	—	—	—	10,0	—	—	—	9,6	—	18,7	16,2	—	27,2	—	21,5	21,5
Доля дефицита зерна, обеспеченная за счет перевозок автотранспортом	47,7	—	—	54,8	20,7	85,1	67,3	86,8	100,0	55,4	100,0	100,0	—	73,1	32,6	48,7	100,0

ПРИЛОЖЕНИЕ №8*к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года***СТРУКТУРА
вывоза зерна на экспорт в 2018 году по видам транспорта, %**

Субъект Российской Федерации, из которого осуществлялся вывоз зерна	Доля в общем объеме вывоза зерна на экспорт	Вывоз зерна в морские порты — всего	В том числе		Вывоз зерна железнодорожным транспортом — всего	В том числе		Вывоз зерна внутренним водным транспортом	Вывоз зерна автомобильным транспортом
			автомобильным транспортом	железнодорожным транспортом		в европейском направлении	в азиатском направлении		
Краснодарский край	19,6	99,6	89,2	10,4	0,4	0,1	0,3	—	—
Ростовская область	18,5	99,7	93,3	6,4	0,1	0,1	—	0,2	—
Ставропольский край	15,7	98,1	72,2	25,9	1,9	1,9	—	—	—
Волгоградская область	5,5	81,4	35,7	45,7	2,2	2,2	—	16,4	—
Саратовская область	5,1	65,0	23,1	41,9	20,2	20,2	—	14,8	—
Курская область	5,0	82,2	37,2	45,0	17,8	17,8	—	—	—
Воронежская область	4,3	87,8	54,2	33,6	12,2	12,2	—	—	—
Орловская область	3,9	80,3	55,1	25,2	19,7	19,7	—	—	—
Липецкая область	3,0	78,4	21,9	56,5	21,6	21,6	—	—	—
Тамбовская область	2,8	63,7	6,8	56,9	36,3	36,3	—	—	—
Омская область	2,0	89,8	—	89,8	10,2	7,1	3,1	—	—
Оренбургская область	2,0	67,8	—	67,8	32,2	22,5	9,7	—	—
Ульяновская область	1,6	57,4	9,7	47,7	1,6	1,6	—	41,0	—
Новосибирская область	1,3	73,8	—	73,8	26,2	10,5	15,7	—	—
Алтайский край	1,2	40,2	—	40,2	21,9	13,1	8,8	—	37,9
Самарская область	1,0	36,9	—	36,9	10,1	9,1	1,0	53,0	—
Пензенская область	0,9	90,0	—	90,0	10,0	10,0	—	—	—
Кабардино-Балкарская Республика	0,8	95,3	90,6	4,7	4,7	3,8	0,9	—	—
Республика Адыгея	0,7	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—
Республика Башкортостан	0,6	44,1	—	44,1	44,8	26,9	17,9	11,1	—
Республика Северная Осетия — Алания	0,6	—	—	—	—	—	—	—	100,0
Карачаево-Черкесская Республика	0,5	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—
Красноярский край	0,5	12,8	—	12,8	87,2	—	87,2	—	—
Республика Калмыкия	0,4	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—
Калининградская область	0,4	94,1	94,1	—	5,9	5,9	—	—	—
Республика Мордовия	0,3	81,9	22,4	59,5	18,1	18,1	—	—	—
Курганская область	0,3	91,0	—	91,0	9,0	4,5	4,5	—	—
Амурская область	0,3	19,9	—	19,9	29,5	8,9	20,6	22,4	28,2
Республика Татарстан	0,3	26,4	—	26,4	16,8	13,4	3,4	56,8	—
Нижегородская область	0,3	28,3	—	28,3	5,6	5,6	—	66,1	—
Брянская область	0,2	59,3	—	59,3	40,7	40,7	—	—	—
Рязанская область	0,2	59,8	—	59,8	40,2	36,2	4,0	—	—
Приморский край	0,1	63,7	63,1	0,6	36,3	—	36,3	—	—
Тюменская область	0,1	85,9	—	85,9	14,1	11,3	2,8	—	—



ПРИЛОЖЕНИЕ №9

к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года

СТРУКТУРА
вывоза зерна на экспорт в 2018 году морским транспортом, %

Субъект Российской Федерации, из которого осуществлялся вывоз зерна	Доля в объеме вывоза зерна на экспорт через морские порты	Доставка в порты автомобильным транспортом				Доставка в порты железнодорожным транспортом			
		порты Азово-Черноморского бассейна	порты Балтийского бассейна	порты Дальневосточного бассейна	порты Каспийского бассейна	порты Азово-Черноморского бассейна	порты Балтийского бассейна	порты Дальневосточного бассейна	порты Каспийского бассейна
Краснодарский край	22,4	85,2	—	—	4,4	10,4	—	—	—
Ростовская область	21,2	91,0	—	—	2,6	6,4	—	—	—
Ставропольский край	17,7	70,9	—	—	2,7	26,4	—	—	—
Волгоградская область	5,1	39,2	—	—	4,7	52,8	0,7	—	2,6
Курская область	4,8	45,3	—	—	—	43,8	8,4	—	2,5
Воронежская область	4,3	61,7	—	—	—	37,0	1,3	—	—
Саратовская область	3,8	35,6	—	—	—	56,3	3,1	—	5,0
Орловская область	3,6	68,7	—	—	—	27,0	4,3	—	—
Липецкая область	2,7	27,9	—	—	—	54,8	17,3	—	—
Омская область	2,1	—	—	—	—	86,4	11,6	1,0	1,0
Тамбовская область	2,1	10,7	—	—	—	77,3	10,3	—	1,7
Оренбургская область	1,5	—	—	—	—	93,1	6,2	—	0,7
Новосибирская область	1,1	—	—	—	—	89,8	8,5	—	1,7
Ульяновская область	1,0	17,0	—	—	—	44,6	34,3	—	4,1
Пензенская область	0,9	—	—	—	—	87,5	8,9	—	3,6
Кабардино-Балкарская Республика	0,9	95,1	—	—	—	4,9	—	—	—
Республика Адыгея	0,8	92,3	—	—	7,7	—	—	—	—
Карачаево-Черкесская Республика	0,6	66,2	—	—	33,8	—	—	—	—
Алтайский край	0,5	—	—	—	—	59,2	28,6	8,3	3,9
Самарская область	0,4	—	—	—	—	75,7	23,9	—	0,4
Республика Калмыкия	0,4	100,0	—	—	—	—	—	—	—
Калининградская область	0,4	—	100,0	—	—	—	—	—	—
Курганская область	0,3	—	—	—	—	68,7	25,7	0,9	4,7
Республика Башкортостан	0,3	—	—	—	—	74,9	20,1	—	5,0
Республика Мордовия	0,3	—	—	—	27,3	57,0	12,7	—	3,0
Брянская область	0,1	—	—	—	—	56,0	44,0	—	—
Рязанская область	0,1	—	—	—	—	58,6	27,5	—	13,9
Приморский край	0,1	—	—	99,1	—	0,9	—	—	—
Нижегородская область	0,1	—	—	—	—	93,5	4,1	—	2,4
Республика Татарстан	0,1	—	—	—	—	52,0	26,4	—	21,6
Амурская область	0,1	—	—	—	—	28,1	16,9	55,0	—
Тюменская область	0,1	—	—	—	—	19,8	76,9	—	3,3
Красноярский край	0,1	—	—	—	—	45,4	17,4	—	37,2



ПРИЛОЖЕНИЕ № 10

к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года

ПРОГНОЗ

структуры внутренних перевозок зерна автомобильным транспортом в 2035 году, отражающей участие основных субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, %

Субъект Российской Федерации, из которого осуществляются перевозки зерна	Субъект Российской Федерации, в направлении которого осуществляются перевозки зерна															
	Белгородская область	Владимирская область	Калужская область	Московская область	Тверская область	Ярославская область	Город Москва	Ленинградская область	Новгородская область	Псковская область	Город Санкт-Петербург	Республика Марий Эл	Пермский край	Свердловская область	Челябинская область	Томская область
Брянская область	5,0	30,0	20,0	5,0	—	—	18,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежская область	5,0	—	7,0	1,0	—	—	6,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курская область	—	—	—	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Липецкая область	—	7,0	—	—	—	6,0	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская область	8,0	—	61,0	—	24,0	—	—	—	25,0	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовская область	6,0	—	12,0	4,0	—	—	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Волгоградская область	2,0	—	—	—	—	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовская область	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Чувашская Республика	—	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,0	—	—	—	—
Республика Башкортостан	—	—	—	—	8,0	4,0	—	—	—	—	—	38,0	—	—	—	—
Республика Татарстан	—	5,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,0	—	—	—	—
Нижегородская область	—	28,0	—	—	—	17,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курганская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,0	40,0	58,0	—
Тюменская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,0	19,0	—
Доля дефицита зерна, обеспеченная за счет перевозок автотранспортом	33,0	71,0	100,0	13,0	32,0	27,0	41,0	0	25,0	0	0	77,0	17,0	50,0	77,0	0



ПРИЛОЖЕНИЕ №11

к Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года

ПРОГНОЗ

структуры внутренних перевозок зерна железнодорожным транспортом в 2035 году, отражающей участие основных субъектов Российской Федерации, имеющих профицит зерна, в обеспечении зерном основных субъектов Российской Федерации, испытывающих дефицит зерна собственного производства, %

Субъект Российской Федерации, из которого осуществляются перевозки зерна	Субъект Российской Федерации, в направлении которого осуществляются перевозки зерна															
	Белгородская область	Владимирская область	Калужская область	Московская область	Тверская область	Ярославская область	Город Москва	Ленинградская область	Новгородская область	Псковская область	Город Санкт-Петербург	Республика Марий Эл	Пермский край	Свердловская область	Челябинская область	Томская область
Брянская область	—	—	—	—	—	—	7,0	3,0	5,0	—	2,0	—	—	—	—	—
Воронежская область	—	—	—	—	—	4,0	—	—	—	—	3,0	—	—	18,0	—	3,0
Курская область	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	8,0	—	—	—	—	—	—
Липецкая область	2,0	—	—	—	—	—	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—
Смоленская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	—	—	—	—	—
Тамбовская область	—	—	—	—	16,0	2,0	5,0	—	—	—	4,0	—	—	—	—	—
Краснодарский край	2,0	—	—	4,0	—	—	—	23,0	—	—	—	—	—	—	5,0	—
Волгоградская область	5,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовская область	19,0	24,0	—	5,0	15,0	25,0	17,0	9,0	—	6,0	11,0	—	—	7,0	—	—
Ставропольский край	5,0	5,0	—	2,0	7,0	8,0	3,0	10,0	—	—	2,0	—	8,0	—	—	—
Чувашская Республика	—	—	—	—	—	—	—	—	13,0	—	—	8,0	—	—	—	—
Нижегородская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,0	—	—	—	—	—
Саратовская область	—	—	—	5,0	—	—	11,0	—	—	—	2,0	—	—	—	—	—
Курганская область	7,0	—	—	21,0	—	20,0	—	21,0	20,0	5,0	18,0	—	25,0	3,0	—	—
Тюменская область	—	—	—	20,0	—	—	2,0	6,0	—	5,0	15,0	15,0	32,0	—	—	—
Республика Хакасия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	—	—	—	—	9,0
Алтайский край	—	—	—	9,0	2,0	2,0	3,0	7,0	14,0	36,0	6,0	—	—	—	—	—
Красноярский край	19,0	—	—	13,0	—	—	9,0	11,0	—	35,0	13,0	—	—	—	—	22,0
Иркутская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,0	—	35,0
Кемеровская область	—	—	—	—	11,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,0	31,0
Новосибирская область	8,0	—	—	5,0	—	8,0	—	3,0	7,0	—	5,0	—	—	—	—	—
Омская область	—	—	—	3,0	17,0	4,0	2,0	3,0	16,0	5,0	8,0	—	18,0	7,0	12,0	—
Доля дефицита зерна, обеспеченная за счет перевозок железнодорожным транспортом	67,0	29,0	0	87,0	68,0	73,0	59,0	100,0	75,0	100,0	100,0	23,0	83,0	50,0	23,0	100,0

Продолжение в следующих номерах