

Узкие инженерные места

Как компании решают инфраструктурные проблемы



Т. КУЛИСТИКОВА

Затраты на строительство инженерной инфраструктуры могут составлять до 30% инвестиций, причем далеко не во всех регионах бюджеты позволяют компенсировать компаниям расходы или самостоятельно строить объекты. Инфраструктурные проблемы не только удлиняют окупаемость комплексов и повышают себестоимость производства, но и вообще могут поставить под вопрос реализацию инвестпроекта.

Татьяна Кулистикова

Обеспечение объекта инженерной инфраструктурой – один из ключевых критериев при принятии инвестором решения о месте нового производства. Однако реальную поддержку в решении инфраструктурных проблем оказывают далеко не все. Коммерческий директор инжиниринговой компании «Неофорс» Дмитрий Жуков называет три региона, где инвесторам реально помогают с финансированием внешних сетей: Белгородскую, Воронежскую области и Башкортостан, хотя не исключает, что их больше. Гендиректор «АгроПроектИнвеста» (проектирование и строительство свинокомплексов) Игорь Ильин добавляет: нет проблем с решением инфраструктурных вопросов в Тамбовской области. По словам начальника Управления инвестиций этого региона Андрея Чернецова, то, что власти берут на себя строительство инфраструктуры, ощутимо улучшает бизнес-климат: в 2011 году индекс инвестиций в экономику области вырос на 120%, в 2012-м – на 116-117%.

Доля затрат

Диапазон колебания стоимости инфраструктуры (прежде всего, сетей электропередач и газопроводов) очень большой и во многом зависит от развитости энергосетей в конкретном регионе, а также места размещения комплексов. В зависимости от параметров проекта затраты на инфраструктуру, как правило, составляют 5-20% его общей стоимости, оценивает управляющий директор компании BEFL Владислав Новоселов. В свиноводческих проектах на инфраструктуру приходится 3-10% инвестиций, знает Ильин. «Если региональные власти не помогают с инфраструктурой, то удорожание будет не менее 30%, но все зависит от нюансов и специфики региона: когда в километре от площадки есть газ и электричество, решить проблему намного дешевле, чем тянуть линии на 10 км», – сравнивает Жуков.

Доля затрат на инфраструктуру в каждом случае будет разной, подтверждает начальник Управления сельского хозяйства Тамбовской области Александр

ИНФРАСТРУКТУРА – ЭТО ДО 30% СТОИМОСТИ ПРОЕКТА

Аксенов. «У нас исполнительные власти всегда согласовывают с инвестором площадки для проектов с учетом их максимальной приближенности к точкам, откуда будут прокладываться инженерные сети», – делится он. Инвесторы пристально выбирают площадки, чтобы была возможность наиболее рационального подключения к сетям, поэтому пользуются спросом участки, на которых исторически находились производственные мощности, добавляет Новоселов.

Затраты, в зависимости от назначения и расположения объекта, составляют 10-25% стоимости инвестпроектов, оценивает управляющий директор агрогруппы «Молочный продукт» Елена Фастова. «Например, завод комбикормов мы построили рядом с элеватором, и затраты на инфраструктуру составили 10%», – рассказывает она. – А при строительстве животноводческих комплексов необходимо выдерживать санитарные нормы. Поэтому площадки расположены далеко от населенных пунктов и объектов инфраструктуры. Результат – рост затрат».

В зависимости от расположения площадки на инфраструктуре затратится 15-18% бюджета проекта, подсчитывает гендиректор «Евродона» Вадим Ванеев. Президент группы «Пулковский» Иван Кара замечает, что помочь регионов по части инфраструктуры для его компаний могла бы быть порядка 100 млн руб. по каждому проекту – это примерно по пять процентов инвестиций в свинокомплексы, однако инфраструктурной поддержки холдинг не получает. «При участии властей области расходы на инфраструктуру будут раза в два ниже. Условно говоря, если инвестор проведет газ, электричество и построит дорогу за 20 млн руб., то власти могли бы потратить на то же самое 10 млн руб.: администрация, к примеру, может сделать работу по госрасценкам, тогда как бизнес всегда платит по более высоким рыночным ценам», – сравнивает гендиректор тверской компании «Искусство земледелия» Вера Инькова.

Как помогают

«АгроЭко», построившему в Воронежской области три свинокомплекса с общим бюджетом 5,8 млрд руб.,

регион, где предусмотрено возмещение до 10% затрат на проект, компенсировал все вложения в инфраструктуру. Законодательство Воронежской области предусматривает предоставление инвесторам субсидий на возмещение затрат на строительство или реконструкцию объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, а также на технологическое присоединение к электросетям, уточняет замруководителя Департамента аграрной политики региона Андрей Измалков. «Право на получение субсидий имеют компании, реализующие особо значимые инвестиционные проекты по программе социально-экономического развития области с объемом инвестиций не менее 10 млн руб. каждый», – поясняет он. «Область гарантирует строительство объектов инфраструктуры за счет регионального бюджета или получение компенсации всех затрат», – уточняет руководитель Департамента экономического развития региона Анатолий Букреев. Кроме содействия в размещении производств и решения инфраструктурных вопросов, Воронежская область предоставляет льготы по налогам на прибыль и имущество организаций. Маслов замечает, что компания реализует проект в Воронежской области во многом потому, что там созданы одни из лучших в стране условий для инвесторов.

Комфортные условия для инвесторов создает Тамбовская область, где компании за счет бюджета, по словам Аксенова, строят инженерные сети и дороги. «Критерием отбора проектов стоимостью от 20 млн руб. является их влияние на экономику региона: производство продукции, создание рабочих мест, налоговые отчисления», – перечисляет он. Область одна из немногих в стране получает средства из федерального Инвестиционного фонда на софинансирование инвестиционных проектов в части строительства инфраструктуры. Так, на создание и реконструкцию инженерной инфраструктуры и дорог «Тамбовского бекона» («Русагро») регион потратил чуть более 2 млрд руб., из которых примерно 1,85 млрд руб. – федеральные деньги, следует из документов Минрегиона.

КИЛОМЕТРЫ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА Ввод ЛЭП для сельского хозяйства, км

	от 35 кВ	6-20 кВ	0,4 кВ
1997	1297	8937	5760
1998	836	5280	4301
1999	842	4148	3758
2000	457	3122	2776
2001	427	3267	3207
2002	263	3290	3534
2003	450	3808	4268
2004	638	3596	4439
2005	163	3338	4016
2006	404	2943	3779
2007	552	3325	4110
2008	477	2961	3737
2009	98	1792	2263
2010	100	2906	3357
2011	125	3440	4813

ИСТОЧНИК: РОССТАТ

Получить средства из Инвестфонда было сложно, вспоминает Чернецов. «В Минрегионе проходит конкурсный отбор инвестиционных проектов: мы делали заявку с расчетами финансовых моделей, экспертизами и т.д., потом ее защищали, затем отобранные проекты рассматривались в Инвестфонде и проходили экспертную оценку ВЭБа, – рассказывает он. – После этого правительство страны решало, каким субъектам дать деньги».

В Пензенской области решение о поддержке проектов принимает инвестиционный совет. В него входят чиновники, ответственные за все этапы реализации инвестиционных проектов, а также эксперты, говорит Министр инвестиционного развития и предпринимательства области Владимир Волков. По его словам, принципом администрации всегда было создание инфраструктуры за свой счет: газ, дорога и электросети до границ площадок. Первые современные стройки начались в 2006 году. «Тогда мы поддержали некоторые проекты «Черкизово» и «Русмолко», – вспоминает Волков. – Но сейчас возможности регионального бюджета не позволяют нам строить инфраструктуру, поэтому мы находим другие варианты». Например, область участвует в создании энергетической инфраструктуры за счет инвестиционных программ ресурсоснабжающих организаций (газовщиков и энергетиков). «Участие региона заключается в лоббировании проектов и их включении в инвестиционные программы газо- и энергокомпаний, – объясняет министр. – Сам инвестор напрямую решить подобную задачу не сможет».

Много словах

Впрочем, компании, как правило, не рассчитывают на помощь местных властей и включают полную стоимость инфраструктуры в свои бизнес-планы. Финансирование создания инфраструктуры – право органов власти, а не обязанность, напоминает Новоселов из BEFL. «Даже одобрение и поддержка проекта могут обернуться отказом – например, из-за конфликта с властями или нехватки финансирования у госорганов», – говорит он.

**ЛИЗИН
ТРЕОНИН
ТРИПТОФАН
МЕТИОНИН**

VG
ВИТАГАРАНТ

10 лет

ООО Витагарант

125493, Москва, ул. Флотская, д. 5, корп. А, оф. 104-105

тел.: (495) 926-71-13, факс: (495) 926-71-15

e-mail: info@vitagarant.ru www.vitagarant.ru

По его словам, отказ в поддержке чаще всего мотивирован отсутствием средств или возможности ими распорядиться. «Но, как показывает наш опыт, если региональные чиновники заинтересованы в реализации проекта, то они смогут найти возможность его поддержать», – добавляет эксперт.

Заниматься инвестированием в Рязанскую область непросто, сетует Фастова из «Молочного продукта»: региональная финансовая поддержка почти отсутствует. «Подведение всей инфраструктуры нам приходится брать на себя, из-за чего сроки реализации проектов периодически затягиваются», – признает она. Но положительные тенденции все же есть: с 2012 года региональное правительство начало частично компенсировать затраты на техприсоединение новых объектов к энергосетям. Сейчас компания пытается договориться с руководством области, чтобы ей помогли со строительством дорог.

«Многие губернаторы начали понимать, что инфраструктурные проблемы нельзя перекладывать на инвесторов, если нужно развивать регион», – говорит Ванеев. – Например, в Ростовской области нам сначала не помогали: в инфраструктуру первой очереди комплекса по производству индейки мы вложили свои деньги. Сейчас власти повернулись к нам лицом: финансируют создание инженерных сетей, делают дороги». Если не получается профинансировать инфраструктуру из бюджета, то расходы делятся пополам между компанией и областью, добавляет Ванеев.

В Липецкой области, наоборот, раньше были программы поддержки инвестпроектов, а сейчас большинства

ДЕЛАЮТ, НО МАЛО введен в действие, км

	2009	2010	2011
дороги с твердым покрытием (сельское хозяйство)	7,4	13,7	70,9
газовые сети к объектам сельхозназначения	23,4	106,9	289,5
магистральные водопроводы сельхозназначения	75,1	36,5	17,5

ИСТОЧНИК: РОССТАТ

из них нет, сожалеет гендиректор местной агрофирмы «Трио» Евгения Уваркина. «В 2006–2008 годах, когда мы строили молочный комплекс, власти потратили 16 млн руб. на подведение электросетей и около 60 млн руб. на асфальтирование территории, – вспоминает она. – Кроме того, компенсировали часть затрат на покупку технологического оборудования и племенных нетелей. В целом по проекту мы получили примерно 150 млн руб. поддержки при общем объеме инвестиций почти в 1 млрд руб.».

Компания «Искусство земледелия» вложила до 750 млн руб. в строительство картофельного завода в Тверской области, а местные власти уже три года не могут найти 10 млн руб. на дорогу. «Четыре года назад регионам разрешили брать бюджетные кредиты под $\frac{1}{4}$ ставки рефинансирования ЦБ [в 2011 году кредитную ставку увеличили до $\frac{1}{2}$ ставки рефинансирования – «АгроИнвестор»] на нужды местных органов власти, – рассказывает Инькова. – Сейчас им приходится выплачивать долги из урезанных бюджетов, поэтому на текущие потребности и поддержку денег совсем нет. Дорогу нам обещали построить еще в 2012 году, но на сегодняшний день за счет бюджета сделан только проект.

Дальше словесной поддержки не идут дела и у «Пулковского»: пока всю инфраструктуру в Новгородской и Ленинградской областях компания строит сама. «Говорят, денег в бюджете нет, – делится Иван Кара. – Например, в новгородском проекте мы сами построили ЛЭП – 27 км за 56 млн руб.» Сейчас Ленобласть обещает помочь со строительством дорог, но пока ничего не предпринимается, сетует он.

С ХРАНЕНИЕМ И ЛОГИСТИКОЙ ТОЖЕ ПЛОХО

Кроме проблем с инженерной инфраструктурой, неважно обстоят дела с инфраструктурой хранения и перевозок, напоминает президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский. Решение инфраструктурных проблем отдано регионам: финансирование таких проектов возможно по так называемым экономически значимым региональным программам, которые территории должны защищать в федеральном МСХ, чтобы их можно было включить в агрогоспрограмму. На самом деле нужна федеральная политика развития инфраструктуры, уверен эксперт. «У нас есть “наследственные проблемы” – например, элеваторное хозяйство построено, исходя из советской логики директивного распределения производительных сил, – рассказывает Злочевский. – Зерно с токов поступало в вагоны и отправлялось потребителям, у которых были емкости для хранения. То есть где-нибудь в Архангельске при комбикормовом заводе или мельнице стоит элеватор на 80–100 тыс. т, который раньше в период уборки урожая заполнялся привозным зерном, и потребитель расходовал его в течение года. Сейчас никому в голову не придет отгрузить зерно на потребительские элеваторы и хранить его там в течение сезона: неизвестно, оплатит поставку комбикормовый завод или мельница или нет, поэтому зерно отгружается только по факту оплаты».

В результате сейчас у нас дефицит мощностей хранения в профицитных по зерну регионах при явном их избытке в дефицитных. Это делает хранение очень дорогоим. К тому же явно не хватает мощностей для складирования зерна непосредственно у сельхозпроизводителей. За имеющиеся емкости (как правило, линейные элеваторы) начинается конкуренция, что означает высокую ставку за услуги и возможность обмануть крестьянина, в частности, по количеству и качественным характеристикам зерна. В результате элеваторы получают дополнительные деньги, а сельхозпроизводители теряют их.

Гендиректор агрофирмы «Октябрьская» (Тамбовская область) Максим Жал-

ин подтверждает, что он, как «обычный сельхозпроизводитель», не имеет доступа к элеваторам. «Все, принимая зерно, заключают с компаниями кабальные договоры, почти исключающие возможность продажи зерна другим покупателям, а независимые услуги хранения у нас просто нет, – сетует он. – Элеватор часто входит в трейдерскую сеть, которая делает маржу на услугах по перевалке и продаже зерновых».

Дальше начинаются проблемы линейной инфраструктуры, связанные с маршрутизацией перевозок, продолжает Злочевский. «Мы с Минсельхозом и проильными компаниями проводили исследование – сколько элеваторов способны грузить зерно в маршрутные поезда, – говорит он. – Из всех линейных элеваторов только треть теоретически можно маршрутизировать, а фактически работать из этой трети сейчас может лишь 1/6 элеваторов. Другим еще нужно вложиться в погрузочные мощности, удлинение путей и т.д. Остальные 2/3 элеваторов вообще не могут грузить маршрутные партии: так строилась инфраструктура, это просто не было предусмотрено». По его словам, по маршруту надо отправлять сразу минимум 50 вагонов по 65 т каждый, то есть в общей сложности больше 3 тыс. т. При этом средние погрузочные мощности на стандартном элеваторе – максимум 500–800 т/сут. Чтобы отправить с такого элеватора маршрут, поезд должен неделю стоять под погрузкой, а это уже не маршрутизация, делает вывод Злочевский. «Если не загружать по 3 тыс. т в сутки, то экономики для грузоотправителей не получается, – оценивает эксперт. – Увы, решение этих проблем отдано регионам, которым, кроме желания развивать инфраструктуру, нужно еще выделять средства на софинансирование, а таких денег у них просто нет». Власти делают громкие декларации, но если какая-то работа идет, то независимо от господдержки – например, развитие портовых мощностей, говорит Жалдин: «Я пока не ощутил внятной политики, результат которой позволил бы мне тратить меньше на перевалку зерна или экономить на его хранении».

БАМПЕР® СУПЕР, КЭ - УНИКАЛЬНЫЙ ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ФУНГИЦИД ДЛЯ ЗАЩИТЫ САХАРНОЙ СВЁКЛЫ И ЗЕРНОВЫХ

По проектам, которые с 2002 года реализовывала «Агрико», помочь местных властей не было, если не считать содействия в «уменьшении аппетитов» естественных монополий. «Когда за технологическое подключение к электросетям насчитали 160-170 млн руб., мы подробно изучили структуру затрат: стоимость материалов и работ была до 40%, остальное составили зимние удорожания, непредвиденные расходы, премии руководящему составу, налог на прибыль и т.д. – притом, что построенные электросети отходили к ним же на баланс, – вспоминает гендиректор «Меласа» (входит в «Агрико») Владимир Погадаев. – Такие запросы ставили под угрозу реализацию проекта, и мы с финансовыми выкладками обратились к правительству Ставропольского края. Оно вмешалось в спор, и нам удалось снизить стоимость подключения до 40 млн руб.».

«Искусству земледелия» областные власти не просто не помогли решить вопрос подключения газа, а еще и сами просили компанию помочь региону получить лимиты на газ. «Но мы не настолько сильный лоббист, чтобы пойти в «Газпром» и перераспределить лимиты, – иронизирует Инькова. – В итоге нашли компанию, у которой были лимиты, заплатили и решили свои проблемы. Обладминистрация не помогла ни по одному инфраструктурному вопросу».

Просто из-за бюрократизма
В безвыходных ситуациях инвесторы сами платят за инфраструктуру. Это не только существенно повышает стоимость проектов, но и может непредсказуемо удлинить сроки их реализации: бывает, запуск задерживается на два-три года. Одно из узких мест при строительстве новых объектов – дороги. «Чтобы начать строительство, нужно выйти на площадку, а без дорог техника на место работы просто не попадет, – поясняет Жуков из «Неофорса». – Иногда приходится издалека возить стройматериалы, что без хороших дорог затруднительно, особенно учитывая, что строить обычно начинают весной и сложностей добавляют погодные условия».

Инфраструктурные затруднения могут поставить под угрозу реализацию проекта, особенно небольшого, продолжает Ильин из «АгроПроектИнвеста». «Например, холдингу «КоПитания» в Саратовской области администрация обещала помочь с инфраструктурой, но ничего не сделала, что осложнило запуск племпродуктора, – знает Ильин. – Аналогичная ситуация была у нашего клиента в Курской области: власти обещали выделить средства на строительство инженерных линий и на залоговую базу, но денег в итоге не дали, а инвестор уже построил комплекс. Сейчас компании приходится тяжело: нужно за свой счет строить инфраструктуру, из-за недостаточной залоговой базы были проблемы с получением кредита. А, например, агрофирме «Венцы-Заря» в Краснодарском крае, несмотря на все усилия, не удалось получить лимиты на газ, и свинокомплекс не был запущен». Клиент «Неофорса» из Калининградской области столкнулся с необходимостью самостоятельно строить инфраструктуру

ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С ИНФРА- СТРУКТУРОЙ ПРОЕКТ МОЖЕТ НЕ СОСТОЯТЬСЯ

Применение эффективных средств борьбы с заболеваниями – обязательный элемент интенсивной технологии возделывания большинства культур. Комбинированный фунгицид **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** производства холдинга Мактешим Аган Индастриз получил высокую практическую оценку экономической эффективности.

В последние годы производители свёклы центра и юга России сталкиваются с мучнистой росой и церкоспорозом. Наиболее эффективные вещества против большинства патогенов (в т.ч. церкоспороза) – прохлораз (соединение класса имидазолов) и пропиконазол (класс триазолов), входящие в состав фунгицида **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ**.

БАМПЕР® СУПЕР, КЭ (прохлораз 400 г/л + пропиконазол 90 г/л) – фунгицид трансламинарного и системного действия, замедляет биосинтез эргостерина, предназначен для борьбы с листовыми болезнями сахарной свёклы, а также с целым рядом заболеваний стебля, листа и колоса зерновых культур. На пестицидном рынке России это единственный фунгицид с уникальным сочетанием двух действующих веществ разных классов. **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** обладает продолжительной персистентностью и не подвергается химическим изменениям на поверхности растений, при этом лишь незначительная часть фунгицида проникает в ткани растений. Период защитного действия – до 21 дня. Препарат **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** совместим с большинством распространённых гербицидов, инсектицидов иудобрений, не фитотоксичен, не вызывает резистентности при соблюдении регламентов.

На сахарной свёкле **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** в 2005 и 2006 гг. проходил регистрационные испытания при двух нормах расхода (1,0 и 1,5 л/га) в Краснодарском крае и Воронежской области.

В Краснодарском крае фунгицид испытывался против церкоспороза на сорте Дружба 34 и гибридзе Кубанский МС-82. Было проведено две обработки в фазы 8 настоящих листьев и 50% смыкания рядков. Эффективность против церкоспороза составила 78-85% соответственно, прибавка урожая – до 27%.

В Воронежской области эффективность против церкоспороза составила 84-87% при норме расхода 1,5 л/га и прибавкой урожая 9%.

Против мучнистой росы **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** показал 100% эффективность в обеих нормах расхода при развитии болезни на контроле 28%.

Для высоких урожаев и избежание резистентности возбудителей заболеваний обязательно включите в систему защиты **БАМПЕР® СУПЕР, КЭ** – фунгицид №1 против церкоспороза и мучнистой росы.

По материалам ГНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт защиты растений»



МАКТЕШИМ
АГАН

ООО «МАРУС»
115114, Россия, г. Москва
Дербенёвская набережная,
дом 11, корп. А, офис 306
Тел./факс: +7-495-647-12-45/46
e-mail: marus@ma-russia.com
www.ma-russia.com

и решал, продолжать ли проект. Свинокомплекс все же был запущен.

«Искусство земледелия» из-за трудностей с подведением газа примерно на полгода задержало запуск нового завода, а вот вопросы с электроэнергией удалось решить параллельно с ходом строительства, рассказывает Инькова. «Если инвестор активен и есть деньги, то инфраструктуру можно сделать самостоятельно», – добавляет она. Ванеев из «Евродона» соглашается, что все можно построить самим, правда, это в итоге повышает себестоимость и ухудшает экономику проекта. Что касается сроков, то, по его словам, все зависит от команды: например, за свой счет компания делала электросети быстрее, чем их строили власти, и на 30-50% дешевле.

Нужна федеральная политика
Есть сильные области, которые грамотно управляют бюджетом и стараются помочь инвесторам, а есть слабые, рассуждает Инькова. Например, Тверская, по ее словам, не самая удачная, а Коломенский район Московской области, где компания планирует строить завод, аналогичный тверскому, привлекательнее. «Там собирается инвестиционный совет, на который власти приглашают все компании, от которых зависит инфраструктура, и ставят вопрос: к нам заходит инвестор, ему нужно подключение ко всем сетям и строительство дороги, это надо сделать быстро, причем за разумные деньги», – рассказывает Инькова.

Все зависит от администрации: если она заинтересована в реализации инвестпроектов в области, то найдет возможность помочь в решении инфраструктурных вопросов, уверена она. Например, в некоторых областях сейчас создаются агротехнопарки – готовые площадки под реализацию проектов с инженерными сетями. «В Белгородской области мне показывали новый асфальт и электросети на краю поля, предназначенного под строительство комплекса – пожалуйста, приходите и работайте. У нас такого нет», – сожалеет Иван Кара из «Пулковского».

«Евродон» планирует строительство комплексов по производству индейки в Воронежской области, где проекту обещают поддержку и решение инфраструктурных вопросов. Ведутся переговоры с Саратовской областью, губернатор которой тоже обещает взять эти проблемы на себя. «Но мы живем в России: всегда есть риск – пообещают и не сделают; поэтому в уме держим, что, возможно, придется строить инфраструктуру самим, – признается он. – Конечно, когда к нам приезжают зарубежные

МОЩНОСТЕЙ НЕ ХВАТАЕТ

введено, тыс. т едино временного хранения

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Злеваторы	10,51	43,1	16,4	12	78,2	54,04	2,4	40,7	99,9	27,6	65	56	184,9
Зерновые склады	36,75	21,3	17,2	10	11,71	14,5	15,3	47,93	56,85	29,4	94,5	88,1	56,4

источник: РОССТАТ

партнеры и коллеги, их шокирует, что все эти километры электросетей, газ, воду и дороги мы делали сами».

По наблюдениям Погадаева из «Меласа» («Агрико»), в последние два года наметился положительный тренд по части готовности власти помогать с инфраструктурой. Руководство компании отказывается инвестировать в развитие производства, не имея инфраструктурной поддержки. Сейчас «Агрико» планирует строить два завода по глубокой переработке кукурузы и сахарной свеклы с инвестициями 7 млрд руб. и 2 млрд руб. Если их разместить на одной площадке, то затраты на инфраструктуру составят около 2 млрд руб. «Это высокотехнологичные направления переработки и, если не будут решены инфраструктурные вопросы, то будет риск непредсказуемого удешевления проекта», – говорит Погадаев. Власти Ставропольского края уверяют, что готовы помочь. Но только для того, чтобы проект включили в реестр федерального Инвестфонда, необходимо предоставить проектную документацию по всем потребностям: газ, электроэнергия, вода, автомобильные и железные дороги. «Подготовка документов обойдется в 120 млн руб., – уточняет топ-менеджер. – Если проект включат в реестр, то – теоретически – эти деньги могут вернуть, хотя механизм возврата нигде не прописан. Но нет гарантии, что компания сможет попасть в реестр и в итоге получить поддержку на строительство инфраструктуры».

Входить в долгосрочные проекты без гарантий господдержки невозможно, согласна Уваркина из «Трио». По ее словам, сейчас новые молочные комплексы строят только в регионах, где помогают, в том числе, и с инфраструктурой. Погадаев уверен, что главное – желание региональных властей помочь: находить деньги и разрабатывать программы поддержки. «Государство должно создавать условия для бизнеса, в частности, решать инфраструктурные вопросы», – настаивает он. Уваркина добавляет, что для успешного решения инфраструктурных вопросов должно быть софинансирование из федерального бюджета, чего сейчас нет.

Ванеев из «Евродона» тоже считает, что федеральные и региональные власти должны делить затраты. Строительство инфраструктуры находится в «зеленой корзине» ВТО, то есть меры господдержки не ограничены, но пока власти больше говорят о выделении денег на это направление, чем реально делают, сожалеет он. Конечно, если бы полномочия самостоятельно решать инфраструктурные вопросы регионам передали вместе с деньгами, то было бы хорошо, рассуждает Иван Кара. Но право помогать им делегировали, не обеспечив его финансово.

Инькова тоже говорит, что решение инфраструктурных проблем должно быть на федеральном уровне, поскольку регионам едва хватает денег на решение текущих вопросов. «Но разработка любой федеральной программы занимает минимум два года, а получение регионами денег от Минрегионразвития – очень сложный процесс, так что пока вся инфраструктурная поддержка по большому счету на уровне личных договоренностей», – заключает она.