

т. Цель — стать крупнейшим стивидором в Ростовском морском порту. На каком этапе находится сейчас реализация этого проекта, в компании не ответили.

Крупнейший российский зернотрейдер «Торговый дом «РИФ»» в прошлом году начал реализацию проекта, который предусматривает трехкратное увеличение мощности перевалки зернового терминала в Азовском морском порту: с 1,9 млн т. до 6 млн. В рамках проекта компания ведет реконструкцию действующего причала и строит новый. Это позволит «РИФу» стать крупнейшим стивидором Ростовской области.

В конце 2020 года американская корпорация Cargill подписала соглашение с донским правительством о реализации проекта по развитию портового терминала ООО ПКФ «Братья» (расположен в Ростове). Согласно документу, мощность терминала увеличится в 1,5 раза — с 650 тыс. т. до 1 млн т. в год.

Сразу два портовых проекта реализуют в Ростовской области предприниматели Александр Алимов и Владимир Масленский (связан с корпорацией «Тактическое ракетное вооружение»), контролирующие компании «Азовский морской терминал» и «Морской зерновой терминал». Первая компания была создана с целью строительства с нуля в Азове перевалочного комплекса для зерна и генеральных грузов мощностью 1,5 млн т. в год. Вторая строит в Таганроге зерновой терминал с пропускной способностью 270 тыс. т. в год.

В пресс-службе ГК «Деметра-Холдинг» (управляет зерновым бизнесом ВТБ) ВГ сообщили, что группа реализует инвестиционную программу по расширению портовых инфраструктурных мощностей подконтрольного ей Новороссийского зернового терминала (НЗТ). Проект предусматривает развитие автомобильной и железнодорожной инфраструктуры терминала, строительство нового комплекса приема зерна из автотранспорта, создание парка силосов (сооружений для хранения сыпучих грузов). «В 2020 году на НЗТ завершили реконструкцию автовесовой, построили современную лабораторию по оценке качества зерна, провели модернизацию и заменили часть конвейерного оборудования и автоприема. В результате, производительность последнего выросла более чем на 50%, — сообщила пресс-служба «Деметра-Холдинга». — В стадии проработок находятся проекты по удлинению одной из пристаней и строительству на ней двух новых глубоководных причалов, способных принимать суда класса Panamax. Для реализации этого инвестпроекта НЗТ и Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП) создали совместное предприятие «Новая пристань». Проект позволит удвоить перевалочные мощности НЗТ и НКХП (довести их до 25 млн т.)».

Наличие портов — важный фактор, привлекающий на юг экспортеров сельхозпродукции, заметили эксперты «Центра Агроаналитики». Однако рост объемов производства и экспорта требует реализации новых проектов по строительству и расширению портовых мощностей. Действующих комплексов и тех, что будут запущены в ближайшей перспективе, недостаточно. Вложения в терминалы, в портовую инфраструктуру — это инвестиции на перспективу, которые будут окупаться опережающими темпами, уверен Илья Жарский. «У России есть определенные, совершенно конкретные государственные цели по наращиванию экспорта сельхозпродукции, про-



ЗАНИМАТЬСЯ ПРОЕКТАМИ ПЕРЕРАБОТКИ СЕЛЬХОЗСЫРЬЯ РОССИЙСКОМУ БИЗНЕСУ МЕШАЕТ ВЫСОКИЙ НДС НА ГОТОВУЮ ПРОДУКЦИЮ

дуктов переработки сырья, повышению отгрузок товаров с высокой добавленной стоимостью», — напомнил эксперт. Еще в мае 2018 году в указе президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» была зафиксирована такая цель, как существенное увеличение экспорта продукции АПК — до \$45 млрд в год.

УКЛОН В ПЕРЕРАБОТКУ

В уходящем году некоторое оживление инвесторов наблюдалось и в сфере строительства перерабатывающих мощностей. Так на выставке «Золотая осень-2021» губернатор Ростовской области Василий Голубев подписал соглашения с компаниями «Агропрайм» и производственным комплексом «Светлый», направленные на строительство маслоэкстракционных заводов в Неклиновском и Миллеровском районах Дона. В частности, «Агропрайм» планирует вложить 3,3 млрд руб. в завод мощностью 1 тыс. т. в сутки. Предприятие будет выпускать масло, шрот и топливные гранулы. ПК «Светлый» намерен инвестировать в строительство своего производства 3,4 млрд руб. Завод будет перерабатывать подсолнечник. Проектная мощность предприятия — 600 т. в сутки. Оба инвестора планируют запуск заводов в ближайшие два года. После подписания соглашений Василий Голубев заявил, что в Ростовской области нужны новые предприятия по переработке сельхозсырья, и пообещал оказывать таким проектам всестороннюю поддержку.

В июле 2021 года, на заседании регионального экспортного совета, глава региона отметил, что у российского бизнеса низкая мотивация к развитию проектов по переработке продукции АПК. Одна из причин — высокий НДС на готовую продукцию: 20% против 10% аналогичного налога на сырье. Поэтому количество заявленных проектов значительно меньше, чем хотелось бы региональной власти, которая не только обещает поддерживать все новые инвестиционные инициативы, но и готова реанимировать старые проекты. Так происходит, например, с волгодонским ООО «Донские биотехнологии» («Донбиотех»). Это завод по глубокой переработке пшеницы для получения лизина (аминокислоты, играющей важную роль в выработке различных ферментов и гормонов, а также при

формировании костей и мышц; применяется, например, в животноводстве). Запуск промышленного объекта планировался еще в 2015 году. Однако сроки не раз переносились. В 2018 году строительство и вовсе остановилось. Тогда же был арестован за неуплату налогов инициатор проекта — известный на Дону предприниматель Вадим Варшавский. На тот момент в «Донбиотех» было инвестировано свыше 13 млрд руб. Строительная готовность завода составляла 85%, по оценкам инициатора проекта. Последние годы кредиторы и власти региона искали возможности для реанимации проекта. Наконец, в середине 2021 года строительные работы на объекте возобновились. После проведенного технологического аудита стало ясно, что в проект, чтобы он стал рентабельным, необходимо влить еще 17 млрд руб. По планам правительства Ростовской области, предприятие может быть запущено уже в 2022-2023 годах (главное — найти подходящего инвестора). Согласно проекту, «Донбиотех» будет перерабатывать более 250 тыс. т. зерна в год. Ежегодная выручка предприятия оценивается в 12 млрд руб.

Сейчас ООО «Донбиотех», которое де-юре выступало в качестве инвестора, проходит процедуру банкротства. На базе компании создано одноименное АО. В конце ноября конкурсный управляющий «Донбиотеха» выставил на продажу 100% акций общества «с целью замещения активов» (эта процедура предусматривает обмен требований кредиторов на доли в уставном капитале нового предприятия и их продажу). Первоначальная стоимость лота — 19 млрд руб., торги пройдут в форме открытого аукциона 20 января 2022 года.

Еще один пример проекта по возрождению предприятия — покупка агрохолдингом «Степь» имущества кондитерской фабрики «Мишкино». Ее признали банкротом в апреле 2021 года. В июле новым владельцем фабрики стала компания «Степь-Инвестиции», входящая в состав АХ «Степь». Сумма сделки составила около 1,5 млрд руб. Пока агрохолдинг не заявлял о планах развития фабрики. По словам Виктора Гончарова, собственники ведут переговоры с профильным инвестором о восстановлении производства в полном объеме и расширении ассортимента. Часть нового производственного оборудования может быть установлена на предприятии до

конца этого года, говорил замгубернатора еще в августе. Гендиректор «Степи» Андрей Недужко в интервью «Интерфаксу» заявлял, что на мощностях «Мишкино» холдинг планирует производить снеки, фасованные орехи, восточные сладости и др. На каком этапе находится сейчас возрождение кондитерской фабрики, в холдинге не рассказали. Известно только, что после перезапуска производства, продукцию донской фабрики ее новые собственники планируют продавать по всей России и экспортировать.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ПЕРЕВАЛКЕ

По мнению опрошенных экспертов, проекты запуска новых фабрик, перевалочных комплексов и складов надо синхронизировать с проектами развития транспортной и дорожной инфраструктуры. Тогда и будет эффективно решена задача создания современной логистики в АПК: системы, где четко работают все звенья (от поля до конечного получателя). То есть, инвестиционные проекты должны стать частью комплексных программ, в рамках которых сотрудничают друг с другом все заинтересованные стороны, они согласовывают свои действия. Отчасти результативность такого подхода доказывает пример Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД). Только за последние три года на ее полигоне построили около 250 км вторых путей. Благодаря этому увеличилась пропускная способность стальной магистрали в направлении южных портов.

«Для ПАО «Российские железные дороги» приоритетным является развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, — сообщили ВГ в пресс-службе СКЖД. — На 2021 год был запланирован ввод вторых путей общей протяженностью порядка 50 км на участке Тихорецкая — Козырьки. Благодаря развитию инфраструктуры, слаженной работе портов, припортовых станций, логистического центра СКЖД обеспечен стабильный рост переработки грузов в портах бассейна. За последние 10 лет среднесуточная выгрузка выросла на 67,5%, превысив 4,4 тыс. вагонов».

При этом участники рынка обратили внимание на существенную разницу в темпах реализации дорожных, портовых и производственных проектов. Например, в начале 2021 года на заседании совета по инвестициям при главе администрации Ростова-на-Дону гендиректор РММП Ренат Ниязбаев заявил, что перспективы развития зернового терминала компании зависят от увеличения пропускной способности станции Заречная. В СКЖД не ответили на вопрос ВГ относительно того, какие меры предпринимаются для решения такой задачи, будет ли увеличена пропускная способность Заречной в ближайшее время.

Еще на один аспект указал Илья Жарский. По мнению эксперта, при реализации портовых и транспортных проектов надо учитывать номенклатуру наиболее популярных грузов в любом сегменте, в том числе и в АПК. «Поскольку основная часть отгрузки через южные порты приходится на зерно, масложировую и мясную продукцию, то, помимо железнодорожных и автомобильных подходов, перевалочных мощностей необходимо строительство значительных складских площадей широкого профиля с функцией длительного хранения и глубокой заморозки. К сожалению, пока такой подход к развитию инфраструктуры виден лишь в единичных проектах», — резюмирует господин Жарский. ■