

Review оренбургская область

Оренбуржье на взлете

Пилотный проект по развитию региональных авиаперевозок на территории Приволжского федерального округа стартовал 1 апреля 2013 года. Именно этот день в Оренбуржье теперь считают днем рождения, а точнее, возрождения региональной авиации.

— авиация —

Половина за билет

Впервые идею о необходимости возрождения региональных перевозок высказал в конце 2011 года президент РФ Владимир Путин. Однако загрузка воздушных судов на местных рейсах традиционно невысока, поэтому себестоимость кресла, а с ней и цены на билеты повышаются автоматически. Как следствие, задача связать авиасообщением региональные центры, возобновив прерванные много лет назад полеты на короткие расстояния, могла быть выполнена только при условии финансирования со стороны государства.

Платить предстояло не только за новые самолеты, но также за модернизацию аэропортовых комплексов, за обслуживание авиатехники, в том числе за создание инфраструктуры для прохождения ТО на местах.

Кроме того, софинансирование потребовалось и пассажирам — в противном случае платежеспособный спрос на местные полеты стремился бы к нулю. Достаточно посмотреть на цифры: за последние 30 лет, по данным Минтранса РФ, объемы региональных авиаперевозок в Приволжье снизились почти в 50 раз: с 3 млн до 41 тыс. человек в год.

Да, одна из причин — отсутствие самолетов соответствующего класса. Но есть и другая — отсутствие соответствующих экономических возможностей у населения. «Возрождение региональной авиации на условиях софинансирования, когда пассажир оплачивает половину стоимости перелета, а вторую субсидирует государство, выведет ситуацию с развитием региональных авиаперевозок в округе на качественно иной уровень», — заявил на совещании в Самаре в январе 2013 года министр транспорта Максим Соколов.

В итоге в 2013 году на свет появилось постановление правительства РФ о предоставлении субсидий на осуществление воздушных перевозок внутри регионов и между ними. Кроме того, стартовала госпрограмма «Развитие авиационной промышленности», рассчитанная на 12 лет, а также пилотный проект развития региональных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе, где прямыми авиационными маршрутами связали все 14 столиц субъектов округа.

Казахстан заинтересовался

Решение о создании региональной авиакомпании «Оренбуржье» на базе ГУП «Аэропорт Оренбург» губернатор Орен-



Самолеты авиакомпании «Оренбуржье» экономичны и удобны при перелетах на небольшие расстояния

бургской области Юрий Берг принял в сентябре 2012 года. А уже 1 апреля 2013 года, на месяц раньше первоначально обозначенного срока, началось выполнение полетов. К этому времени в парке авиакомпании было три воздушных судна L-410 каждое вместимостью 17 кресел, при этом средняя загрузка на начальном этапе составляла 6–9 человек, а после так называемой раскатки рейсов достигла 9–12 человек.

Помимо рейсов в пределах ПФО авиакомпания начала выполнять рейсы в Уральский федеральный округ, в Екатеринбург и Челябинск. Причем после того как парк воздушных судов пополнился четвертым самолетом, на маршруте Оренбург—Екатеринбург—Оренбург частота рейсов была увеличена до шести раз в неделю. Дальше — больше. Были открыты новые рейсы в Самару и Саратов, а также в казахстанский Актобе. Все это в расписании рейсов значатся десять крупных городов, среди которых Уфа, Челябинск, Казань, Пермь и другие.

Городами, впрочем, решили не ограничиваться, и теперь самолеты авиакомпании «Оренбуржье», которых в настоящее время уже шесть, летают в райцентры и поселки области — Кваркено, Светлый, Адамовка.

В текущем году авиапарк пополнился еще двумя воздушными судами, а в 2015-м оренбуржцы планируют приобрести в лизинг три самолета, но уже большей вместимости, поскольку пассажиропоток плавно нарастает. «С начала действия программы по сегодняшней день мы выполнили более 8 тыс. рейсов и перевезли более 80 тыс. пассажиров», — приводят свою статистику в авиакомпании. Это лучший показатель в Приволжском федеральном округе. Достаточно сказать, что почти треть пассажиров в рамках проекта развития региональной авиации в ПФО перевезены именно оренбургской авиакомпанией.

Параллельно внимание на новые возможности авиасообщения с Оренбургом обратили и в Казахстане, до границы с которым от города ближе, чем, скажем, до Самары. В том же апреле 2013 года национальный перевозчик страны «Эйр Астана» открыл рейсы Астана—Оренбург—Астана с частотой трижды в неделю.

Дома дешевле

Оснастить авиакомпанию было решено воздушными судами производства чешской авиакомпании Aircraft Industries, контрольный пакет акций которой принадлежит российской Уральской горно-металлургической компании. Чешские авиастроители специализируются на выпуске небольших ком-

фортальных самолетов L-410. «Они очень удобны и экономичны именно при перелетах на небольшие расстояния», — сообщила вице-губернатор, заместитель председателя правительства Оренбургской области Наталья Левинсон.

Однако была причина, по которой оренбургские покупатели не сразу решились на покупку чешских самолетов: техническое обслуживание зарубежной техники обходилось недешево, отчето просела бы вся экономика проекта. Впрочем, преодолеть это препятствие вполне возможно, используя базу локальных предприятий, в частности производственного объединения «Стрела». Такую идею оренбургский губернатор высказал в ходе встречи с Андреем Козицким, генеральным директором «УГМК-Холдинга».

В дальнейшем ПО «Стрела», которое является флагманом областной промышленности, сможет не только ремонтировать и производить сервисное обслуживание самолетов. Уже сейчас объединение выпускает узлы, детали и комплектующие для всех российских авиастроителей: ОКБ Сухого, КнААПО, Иркутского авиационного завода, РСК МиГ и других.

Все, кроме четырех

Крушение пассажирского самолета в аэропорту Казани, которое произошло в ноябре 2013 года, повлекло за собой в том числе многочисленные дискуссии

в СМИ о состоянии региональных авиакомпаний. И это стало не препятствием, а, напротив, причиной для того, чтобы продолжать реализацию программы развития и модернизации региональной авиации.

Такой вывод сделал полпред президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич. «Следующий этап в Приволжском федеральном округе составит не менее трех лет», — подчеркнул федеральный чиновник на прошлогоднем осеннем совещании в Нижнем Новгороде. Это даст возможность авиакомпаниям планировать свою работу, закупать воздушные суда, необходимое оборудование, готовить экипажи, проводить сертификацию.

До 2016 года включительно сохраняется субсидирование всех маршрутов, кроме четырех, которые вышли на самоокупаемость и стали коммерчески привлекательными. Причем теперь федеральный бюджет взял на себя большую долю расходов, нежели раньше. Если с момента старта пилотного проекта финансирование было распределено между федеральным и областными бюджетами поровну, то теперь на долю федералов приходится 60% всех средств, необходимых для реализации программы. По всей видимости, с такой поддержкой объем региональных перевозок удастся восстановить до уровня 30-летней давности в предельно короткие сроки.

Марта Савенко

Убойная сила

— агропромышленный комплекс —

С мясным скотоводством в России дела обстоят традиционно плохо. Оренбургская область в этом смысле счастливое исключение. В здешних степях истари разводили коров мясных пород. Сейчас регион снова может стать одним из лидеров отрасли.

Чистое и грязное

— Только попроси ничего не фотографировать: мы готовимся к открытию, и у нас пока не все идеально, — готовит нас к небольшой экскурсии по убойному цеху «Оренбив», строящемуся в селе Черный Отрог, Фабрицио Ванди, итальянец.

Тут сейчас действительно наводят последний лоск. Девушка в комбинезоне докрашивает какую-то бетонную конструкцию. Кое-где крепят последнюю теплоизоляцию. А на разделочной линии еще не хватает каких-то незначительных деталей. Но перфекционисты-итальянцы не хотят показывать неоконченную работу.

Вместе с Фабрицио и Ренцо Берилли, главой фирмы-проектировщика, входящей в ту же итальянскую группу компаний «Кремонино», проходим через будущую офисную часть. И поднимаемся на самый верх, на технический этаж, протянувшийся над всеми цехами. Здесь провода, серверы, блестящие трубы из нержавеющей стали с аккуратными надписями: «горячая вода», «холодная», «сжатый воздух».

— Это сердце нашего завода, — объясняет Ренцо Берилли. — Если что-то сломается, отремонтировать можно здесь.

Здесь — это значит в чистом, аккуратном помещении технического этажа, а не на бойне. Разделение на чистую и грязную зоны должно стать на комбинате главным и непреложным законом. Поэтому даже автомоек построено две: одна для грязных скотовозов, другая для фур с готовым мясом.

Для российских мясокомбинатов такой подход редкость. И даже в своей группе компаний все эти технические особенности разом итальянцы реализуют впервые. Это их уже второй в России завод, технически самый совершенный.

Сложное оборудование сюда поставили из Италии, а 30 будущих работников убойного и обвалочного цехов съездили на обучение на Апеннинский полуостров. Пока идет монтаж, в цехах еще слышна итальянская речь, но скоро иностранцев останется всего двое: будущий директор завода Фабрицио и его директор по производству.

Ничего лишнего

Путь от живой коровы до разделанного мяса четко определен устройством конвейера. Снятие шкуры, отделение всего лишнего, промывка, разрезка на половины и четверти. Тут все предельно аккуратно. Скажем, подвешенная туша и потроха в лотках вплоть до пункта ветеринарного контроля едут по двум транспортерам строго параллельно. Найди врач какую-нибудь патологию внутренних органов — сразу понятно, какое мясо нуждается в дополнительной проверке. Если возникнут вопросы, ветеринар нажимает кнопку и туша вместе с потрохами уедет в особое помещение для более тщательных анализов. Дальше либо быстрое охлаждение, либо заморозка и отгрузка клиенту, либо окончательная разделка туши, проходящая на специальном конвейере в ручном режиме. От коровы не остается ничего лишнего. Шкуры после первичной обработки отправляются кожевникам. Кровь, кости и прочие отходы перерабатываются в мясокостную муку.

Отдельного разговора, конечно, заслуживает инженерия. У итальянцев железный принцип: строить производство — не забывая про очистные сооружения. В результате в отдельном корпусе разместились комплекс очистки, которому позавидовали бы иные российские города.

Мясные традиции

— Оренбургская область — лучшая в России по количеству и качеству скота, — объясняет выбор места Фабрицио. — Наш директор читал в одной старой книге, что раньше мясо из этих краев поставляли на царский стол.

Это действительно так. И в царское, и в советское время Оренбуржье с его степями было центром развития отрасли. Недаром именно здесь базируется ВНИИ мясного скотоводства. В нем, кстати, на основе абортинного казахского скота вывели местную мясную породу — казахскую белоголовую.

— Конечно, по продуктивности она уступает французскому, британскому и американскому скоту, зато она не болеет и хорошо переносит климат. Большое наше преимущество — количество угодий сухостепной зоны, идеальной для выпаса молодняка, — рассказывает директор ВНИИ мясного скотоводства Сергей Мирошников.

В советское время в оренбургских степях паслись огромные мясные стада. Тогда через 46 откормочных площадок области проходило до 200 тыс. голов в год. Правда, в те времена не было четкого разделения на мясных коров и молочных. За постсоветские годы все эти площадки были уничтожены под напором дешевого импортного мяса. Сергей Мирошников убежден, что без сознательного демпинга тут не обошлось.

Сократилось и стадо. Только с 2009 года его начали наращивать снова, и за пять лет поголовье мясного скота в области выросло почти вдвое — до более чем 100 тыс. голов. Так что каждая 20-я мясная корова России живет сейчас в Оренбуржье.

Чтобы загрузить все мощности цеха «Оренбив», этого пока мало. Новое производство, способное перерабатывать до 50 голов в час и до 100 тыс. — в год, попадает в пятерку крупнейших в России. И поначалу оно будет работать вполсилы, первое время придется возить скот из Казахстана и прилегающих российских регионов. Но само появление цеха должно стать толчком для развития скотоводства в регионе.

— Сейчас область строит инфраструктуру мясопереработки. Во всем мире развитие мясного скотоводства начиналось именно с этого. Вспомните знаменитые чикагские бойни, — констатирует Сергей Мирошников. — В Северной Америке 13 млн тонн говядины в год производится всего пятью корпорациями. У нас обратная ситуация: 75% мясопереработки приходится на предприятия, каждое из которых контролирует меньше 1% рынка. Плановые, ритмичные поставки такие фирмы обеспечить не могут.

На этом рынке действует масса перекупщиков, многие фирмы работают в тени. Все это сдерживает развитие скотоводческих хозяйств. Появление в регионе крупного перерабатывающего производства может переломить ситуацию. Кроме того, существуют планы строительства в Черном Отроге откормочной площадки. Действует и областная программа развития мясного скотоводства на 2013–2020 годы. На поддержку отрасли планируется потратить 954 млн руб.

Итальянцы собираются возить часть оренбургской говядины в Подмоскovie. У группы «Кремонино» в Одинцове крупный завод, обслуживающий среди прочего российские McDonald's. Так уже скоро вся страна будет, как в старину, есть мясо из Оренбуржья.

Виктор Романов

РАЦИОНАЛЬНОЕ ЗЕРНО

Основа сельского хозяйства Оренбуржья все-таки пашня. Именно в эти края при Хрущеве усиленно поднимали целину. У целинных земель свои особенности, поэтому Оренбургская область имеет зерновую специализацию: здесь растут пшеницу твердых сортов — 80% всего российского производства.

Товарищи по бизнесу

— партнерство —

На сегодняшний день тарифы, предлагаемые ООО «Нова», зачастую оказываются даже выгоднее, чем у их коллег по отрасли — госкомпаний. «Надо отдать должное, что тарифы ООО «Нова» в рамках просчитанной финансовой модели гораздо меньше, чем под ключ, например, в городе Оренбурге к «Оренбургводоканалу», который является дочерним предприятием «Росводоканала», — констатирует Наталья Струнцова. При этом заметим, что в тарифы ООО «Нова» включена и инвестиционная составляющая: за 15 лет эксплуатации, прописанных в концессионном соглашении, компания предстоит окупить свои затраты на строительство.

Инвестиции в медицину и спорт

Впрочем, сотрудничество государства и бизнеса в Оренбургской области успешно налажено не только в сфере ЖКХ. Так, в текущем году в Оренбурге и Орске были введены в эксплуатацию два гемодиализных центра, построенных частными инвесторами. Кстати, это был один из проектов, реализация которого осуществлялась не в рамках концессионного соглашения. Собственниками центров на сегодняшний день являются частные инвесторы, вложившиеся в их строительство. «Это один из немногих ГЧП-проектов, реализованных не в рамках концессии. На сегодняшний день в этих центрах по полису ОМС делают операции по пересадке почек, а также все диализное обслуживание», — рассказывает Наталья Струнцова. И опять же, как и в случае проектов по ЖКХ, привлечение частного бизнеса оказалось еще и экономически выгодным. Стоимость услуг в

диализных центрах по ОМС даже ниже, чем в госбольницах. «Когда начали считать, оказалось, что тариф ОМС по диализным процедурам для государственных больниц даже выше. У частных получается то, что в экономике называется экономия на масштабе. Кроме того, наряду с бесплатными услугами по пересадке почки они оказывают ряд дополнительных платных реабилитационных процедур и за счет этого зарабатывают», — продолжает Наталья Струнцова.

Проект по строительству диализных центров был реализован в рамках инвестиционного соглашения, подписанного между областью и инвесторами. Частники были выделены земельные участки, а также оказано содействие в подключении центров ко всем коммуникациям. Общая стоимость проекта составила более 500 млн руб.

Еще один не менее масштабный ГЧП-проект в Оренбурге стартует буквально на днях. Правительство области планирует заключить концессионное соглашение на строительство дворца водных видов спорта. Строительство планируется завершить в 2016 году, а предполагаемая стоимость проекта составляет не менее 2 млрд руб., которые и будут вложены частным инвестором. Предполагается, что во дворце бу-

дет функционировать плавательная школа олимпийского резерва: всего во дворце будет построено четыре плавательных бассейна, один из которых олимпийского стандарта — 50 x 25 м с передвижным бортом. Кроме того, во дворце будут спортивные и детский бассейны.

«Часть вложений концессионеру будет компенсирована в рамках бюджетных инвестиций. Вступившие в силу в этом году поправки в Бюджетный кодекс теперь позволяют возмещать часть затрат таким образом. Остальное же компания-инвестор получит за счет последующей эксплуатации дворца, в котором в том числе разместятся СПА-центр, теннисные корты, каток, кафетерий, сауна», — рассказывает Наталья Струнцова.

В правовом вакууме

Вместе с тем и чиновники, и представители бизнеса отмечают, что сегодня основным тормозом в развитии ГЧП-проектов оказывается отсутствие нормативной базы. Неслучайно при всем, казалось бы, существующем многообразии форм ГЧП самой популярной оказывается концессионное соглашение. Все дело в том, что ГЧП сегодня никак не урегулированы на федеральном уровне. Соответствующий законопроект вроде бы

ГЧП в ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

На сегодняшний день проекты ГЧП в Оренбургской области развиваются практически во всех отраслях экономики: и в сфере ЖКХ, и в энергетике, и в здравоохранении. Благодаря уже реализованным проектам ГЧП в области функционируют новые объекты социальной инфраструктуры, больницы, дороги, системы водоснабжения.

В общей сложности в регионе реализуется 12 проектов ГЧП. Для наиболее активного привлечения бизнеса в эту сферу в регионе был создан Инвестиционный фонд Оренбургской области, благодаря которому решаются проблемы строительства инфраструктуры в ГЧП-проектах. Кроме того, власти региона наладили партнерские отношения с Внешэкономбанком, который выступает инвестиционным консультантом. Была разработана и соответствующая нормативная база — в частности, принят закон «Об участии Оренбургской области в государственно-частном партнерстве».

Кира Деливорна