

Известия.- 12.06.2018

Николай Подгорный

Селом б'ють

Почему Украина неожиданно стала «аграрной державой»

Селом б'ють

Чому Україна несподівано стала «аграрною державою»

За останні тижні в Україні об'ємно позначилася тема деіндустріалізації країни - спочатку заговорили про ймовірне закриття великого підприємства, виробника автомобільних шин «Росава», потім президент Петро Порошенко підписав указ про введення в дію санкцій проти російських бізнесменів. Ініціативу глави української держави майже відразу оцінили з точки зору економіки, констатували, що промисловість країни чекає черговий спад. І це все на тлі п'яти років бойових дій буквально в промисловому серці України - на південному сході країни. Чому Київ взяв курс на відмову від «радянської промислової спадщини», оголосив колись індустріальну країну «аграрною державою» і хто постраждав в результаті цієї політики - постарався розібратися український кореспондент порталу iz.ru.

<https://iz.ru/751659/nikolai-podgorny/selom-biut>

За последние недели на Украине объемно обозначилась тема деиндустриализации страны — сначала заговорили о вероятном закрытии крупного предприятия, производителя автомобильных шин «Росава», затем президент Петр Порошенко подписал указ о введении в действие санкций против российских бизнесменов. Инициативу главы украинского государства почти сразу оценили с точки зрения экономики, констатировали, что промышленность страны ждет очередной спад. И это всё на фоне пяти лет боевых действий буквально в промышленном сердце Украины — на юго-востоке страны. Почему Киев взял курс на отказ от «советского промышленного наследия», объявил некогда индустриальную страну «аграрной державой» и кто пострадал в результате этой политики — постарался разобраться украинский корреспондент портала iz.ru.

Национальная идея

«Построенные в советское время промышленные предприятия — это российская удавка на шее у Украины. Их нужно ликвидировать и распродать, чтобы выйти из-под влияния Москвы», — такими словами описывал свое видение экономического развития страны в интервью американскому изданию Christian Science Monitor советник Яценюка по экономике Александр Кирш еще в апреле 2015 года. Нельзя сказать, что чиновник высказал тогда очень свежую и неожиданную мысль — к тому времени «новая» украинская власть уже почти год старалась избавиться от российского влияния на Украину.

Сложность заключалась только в одном нюансе — на российскую экономику была завязана большая половина страны, сконцентрированная на востоке и юго-востоке. Кроме того, именно эта часть Украины постоянно генерировала пророссийских политиков, которые в связке с бизнесом довольно быстро входили в число национальных элит и определяли уже не только экономическую повестку. Однако государственный переворот, последовавшая за ним война, а затем и транспортная блокада Донбасса очень быстро

внесли коррективы в этот социальный лифт, равно как и в структуру торгового баланса Украины с Россией.



Президент Украины Петр Порошенко
Фото: REUTERS/Gleb Garanich

Вдобавок в 2016 году Порошенко обязал украинские предприятия, производящие продукцию военного или двойного назначения, прекратить сотрудничество с РФ. Из-за этого заводы постепенно остаются не только без заказов, но и в своего рода транспортном тупике. Основные экспортные потоки оказались в треугольнике Киев–Одесса–Львов, из-за разрыва отношений даже транзитные грузы в восточном направлении больше не идут.

Минус авиация и космос

Прежде всего пострадало машиностроение. В 2013 году на него приходилось примерно 20% экспортной выручки Украины, составлявшей в сумме более \$63 млрд. В прошлом году машиностроительный экспорт превысил 5,5 млрд — его доля составила 11% от общей суммы украинского экспорта в \$52 млрд. Немалая часть спада находится именно в аэрокосмической отрасли — в частности, знаменитый на весь мир «Антонов» в буквальном смысле перестал производить самолеты в серийном исполнении. В настоящий момент во многом из-за уже упомянутого отказа официального Киева от сотрудничества с Россией на предприятии обозначился тотальный дефицит комплектующих, которые ранее завозились из России.

И даже контракты последних лет (Китай, Саудовская Аравия, Турция) — это, по сути, продажа лицензий на производство в другие страны. Но подписаны такие невыгодные контракты не только потому, что Украина провела не самые успешные переговоры по этому поводу. Во многом причина такой несправедливости кроется в том, что обязательства на 40 с чем-то самолетов, подписанные за последнее время, «Антонов» банально не сможет выполнить. К примеру, в период с 2009 по 2016 год завод выпустил всего 16 самолетов, то есть примерно по 2–3 самолета в год.

Выживали украинские авиастроители за счет обслуживания ранее выпущенной техники — в основном с такими заказами обращалась Россия. Когда подписывался указ, закрывший эти возможности для заработка, авиастроителям традиционно пообещали поддержку от государства — размещение заказов от оборонного ведомства на

беспилотные летательные аппараты, а также транспортные и санитарные самолеты. Возможно, эти заказы уже размещены или последуют в ближайшее время, однако против предприятия работает негативная спираль: с каждым годом оно (а значит, и отрасль в целом) теряет квалифицированные кадры. В этом году план по сокращениям — 3 тыс. человек. Понятно, что связано это с экономической ситуацией, но кадровые вопросы тесно увязаны со скоростью и эффективностью производства. А значит, если не последует резкого всплеска господдержки, ценнейшее для украинской экономики предприятие так и продолжит постепенно затухать.



Среднемагистральный грузовой самолет Ан-70 в сборочном цехе государственного предприятия «Антонов»

Фото: ТАСС/пресс-служба президента Украины/Михаил Палинчак

Похожая ситуация у другого украинского флагмана — «Южмаш». Официальный сайт до сих пор украшает внушительное фото ракеты ZENIT-3SL из проекта «Морской старт». Украинское предприятие в этом проекте отвечало за ракету-носитель. Но, как нетрудно заметить, последний пуск в рамках программы состоялся еще в 2014 году. Контракт на еще 12 пусков подписан, но состоятся ли они — сегодня наверняка никто не скажет. К тому же репутация украинских ракетостроителей сильно пострадала после взрыва «Антареса» в 2015 году. Ракетостроители, как и «Антонов», имели возможность зарабатывать на обслуживании ранее выпущенной техники — баллистических ракет, стоящих на вооружении РВСН России. Однако эта статья доходов для предприятия закрылась еще в 2015 году. Кстати, именно из этого запрета позже вырос уже упомянутый указ Порошенко.

Прозорливее прочих оказалось предприятие «Мотор-Сич» в Запорожье — многолетний поставщик двигателей для российской авиации. Его руководство еще в начале 2010-х поняло, что Украина как производственная площадка постепенно начнет изживать себя. А потому уже тогда начало готовить запасные аэродромы: в Белоруссии и даже в китайском Чунцине, где собирались создавать СП по формуле «украинские технологии плюс китайское финансирование». На Украине масштабы этого скачка оценили сравнительно недавно. «Представители иностранной компании строят современный завод по производству авиадвигателей, на который планируется перенести

украинское производство и передать технологии», — заявили в конце апреля в Службе безопасности Украины (СБУ), арестовав 56% акций предприятия. Тогда же выяснилось, что китайская сторона под шумок стала главным акционером предприятия.

Некоторые украинские заводы спасла война, обеспечившая оборонный заказ. Больше всего заказов, насколько можно судить из открытой статистики, было размещено на танковых заводах — а таковых в стране как минимум три (в Харькове, во Львове, в Житомире). Однако результаты их работы (государственные приемные комиссии постоянно «заворачивают» технику на доработку) показывают, что иметь танковый завод — еще не значит производить танки. Самая большая проблема в этом смысле — потеря смежных производств. Например, броню приходится завозить из Европы: на Украине всё больше техники с польской и бельгийской броней. Украинская оказывается либо дороже, либо хуже по качеству.

Еще раньше, чем аэрокосмическое производство, на Украине обрушилось кораблестроение и производство агрегатов для кораблей. Некогда самый мощный в Европе комплекс николаевских судостроительных заводов умер, лишившись основного заказчика — ВМФ СССР, а все проекты строительства крупнотоннажных коммерческих судов для иностранных заказчиков пошли прахом. В 2016 году судостроительные заводы Украины спустили на воду 17 судов разных типов, в основном малотоннажных. Флот Украины, как военный, так и торговый и рыболовецкий, находится в состоянии перманентного кризиса, а его износ превышает 80%.

От массового производства к штучному

Еще одна отрасль, которая находится на грани коллапса, — украинское вагоностроение. Проблемы с рынками сбыта обозначились здесь еще пять лет назад, когда бизнесмены отчитались о том, что производство может «обвалиться» до 30–35 тыс. полувагонов в год. Затем последовал государственный переворот — и по итогам прошлого года вагоностроители отчитались о двукратном росте производства: все предприятия этой отрасли произвели чуть более 6,8 тыс. полувагонов, причем большая часть этого количества осталась на Украине. Соответственно, в 2016 году отрасль произвела меньше 3 тыс. единиц. Между тем еще в 2012 году только в Россию экспортировали почти 39 тыс. штук полувагонов, в целом же суммарное производство превышало 52 тыс. в год.



Крюковский вагоностроительный завод в городе Кременчуге

Фото: commons.wikimedia.org

Собственно, даже самое простое сравнение данных говорит в пользу того, что в ближайшие годы на Украине останется максимум два завода, которые и будут потихоньку менять вагонный парк «Укрзалізниця» («Железных дорог Украины»), работая без экспортной выручки. Кстати, причиной потери рынка стали не только политические причины, но и обычное разгильдяйство: украинские производители использовали для производства вагонных тележек некачественную сталь, ставшую причиной нескольких аварий.

Еще более показательна история украинской химической промышленности, а именно рынка азотных удобрений. Примерно восемь лет назад украинский бизнесмен Дмитрий Фирташ начал скупать заводы по их производству. И за короткое время сумел купить четыре из шести таких предприятий. В то время планы были грандиозными: выкупить у государства Одесский припортовый завод, став фактически монополистом, заключить своего рода картельный сговор с российскими коллегами, взяв под контроль почти 30% мирового рынка азотных удобрений.

Сегодня об этих планах остается только вспоминать. Экспорт 3,7 млн т удобрений в 2013 году принес €0,85 млрд выручки. А в этом году правительству пришлось вводить временное эмбарго на ввоз российских удобрений, чтобы дать производителям возможность заработать и не закрыться. Да и то, отрасль поддерживают в основном небольшие частные предприятия, государственный ОПЗ закрылся в конце апреля, отработав перед этим всего два месяца.

Отдельного упоминания стоит украинский автопром. Его золотой осенью стали 2000-е годы: производство каждый год росло вплоть до фантастических сегодня 400 тыс. легковых автомобилей в год (2008) — больше, чем во времена СССР. После финансового кризиса производство обвалилось до 50 тыс. И продолжило падение. В прошлом году на Украине выпустили около 7,3 тыс. автомобилей. Причем уже в последние годы только заводы занимаются в основном крупноузловой сборкой: (Scoda, Daewoo, китайские бренды). Единственная визитная карточка украинского автопрома сегодня — желтые автобусы «Богдан». Кроме Украины их можно встретить в России, Белоруссии и Грузии.

Украинская автомобилестроительная корпорация «Богдан»

Трудовая миграция

В общем, картина получается очень грустная. По понятным причинам четкой статистики — сколько промышленных предприятий закрыто с 2014 года — в открытом доступе нет. Но, судя по косвенным данным, счет идет на сотни небольших и десятки крупных заводов.

Еще часть формально благополучных предприятий балансирует на тонкой грани банкротства: когда уголь поставляют из Америки, а руду из Африки, на процветание рассчитывать не приходится. Зато сразу понятно, отчего счет трудовым мигрантам с Украины идет на миллионы и даже украинские власти не знают их точного количества — лишь называют «вилку» в 4–6 млн человек.

Все эти миллионы могли бы работать на Украине, платить налоги, создавать спрос на товары, то есть стимулировать экономику. Вместо этого половина сидит в России, вторая — в странах ЕС. Открыв этот клапан, Европа, кстати, здорово выручила Порошенко. В стране «падают» целые отрасли, но уехало всё равно больше, и теперь на рынке труда Украины сложился даже некоторый дефицит рабочей силы.

