

Розділ 5

ІСТОРИЧНЕ КРАЄЗНАВСТВО

УДК 94(477.73)«19/20»

ВІТАЛІЙ КУЧЕР

ЕКОНОМІЧНІ РЕАЛІЇ МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ НАПРИКІНЦІ ХХ ст.

У статті проаналізовано економічний розвиток Миколаївської області наприкінці ХХ ст. Обґрунтовано важливу роль регіону у розвитку економіки України. Визначено провідні галузі промисловості Миколаївщини. На основі досліджених матеріалів встановлено характер економічної кризи. Проаналізовано її причини. Роз'яснено методи виходу регіону із кризового стану. Досліджено помилки, що допущено у реалізації антикризових заходів.

Ключові слова: Миколаївщина, економіка, криза, промисловість, приватизація.

На сучасному етапі розвитку України одним з найважливіших економічних регіонів залишається Миколаївська область. Згідно з матеріалами Регіональної торговельно-промислової палати Миколаївської області частка промисловості в загальному промисловому виробництві України сягає: 100% газових турбін, 100% глинозему, 55% тракторів для сільського та лісового господарства, 50% шкіри, близько 50% фруктових та овочевих соків, нектарів, до 40% обсягів суднобудування, 20% нетканих матеріалів, 20% згущеного молока і вершків, 8% цементу, 10% електроенергії [13].

Наведений статистичний матеріал підтверджує, що визначення потенційних можливостей економічного розвитку Миколаївщини на сучасному етапі можливе тільки на підставі з'ясування причин кризових явищ у кінці ХХ ст. Збереження економічного потенціалу Миколаївської області та подальший його розвиток можливий лише за умови комплексного об'єктивного аналізу всіх його галузей у найбільш складний період, а саме перший етап становлення незалежної української держави.

Дослідженню промислового розвитку Миколаївщини присвячено наукові розвідки багатьох учених. Зокрема, у роботі Соболя П. І. «Нариси історії Миколаївщини ХХ ст.»

(2005 р.) [16] визначено стан соціально-економічного розвитку області. Науковці Шкварець В. П., Горбуров Є. Г. та К. Є. Горбуров у книзі «Повоєнна та сучасна Миколаївщина» (2008 р.) [17] розкрили напрямки і пріоритети економічного розвитку Миколаївської області у кінці ХХ – початку ХХІ ст. У своїй праці «Николаев от перестройки к независимости: историко-политический анализ» Яцунська О. О. (2008 р.) [18] зосередила увагу на кризових факторах промисловості Миколаївщини. У 2016 р. під керівництвом Шитюка М. М. публікується «Історія рідного краю: Миколаївщина» [15], де подано промисловий стан регіону на початку незалежності України. Названі вище проблеми потребують подальшої деталізації та уточнення.

Після проголошення незалежності України соціально-економічне становище Миколаївщини, як і усєї молоді держави, виявилось вкрай критичним. Відмова від радянської командно-адміністративної економічної моделі розвитку потребувала трансформації господарчо-промислового комплексу.

У проаналізованих джерелах зазначено, що Миколаївщина – це регіон, що має величезний економічний потенціал, пов'язаний із елементами економічної системи, що були успадковані після розпаду СРСР. На початку незалежності України рівень розвитку

промисловості Миколаївської області знаходився на високому рівні. У місті розташовувались три суднобудівних заводи: Чорноморський суднобудівний, «Океан» та Суднобудівний завод імені 61 комунара. Суднобудування, як домінуюча галузь промисловості, забезпечувала стабільною роботою близько десяти тисяч жителів. Заводи міста займались будівництвом військових та торгово-промислових суден. Не лише для вітчизняного флоту, а й для експорту за кордон [14].

У газеті «Народный корреспондент» від 21 квітня 2016 розміщено статтю «Николаев: мучительная и злая агония кораблестроения», що висвітлює кораблебудівне минуле України. Автор зазначає, що досягнення в галузі конструювання, ракетобудування, електроніки та ін. у радянські часи сягали найвищого рівня, що пов'язано зі зростанням будівництва авіаносців, міноносців, великих протичовнових кораблів, ударних ракетних крейсерів. Відповідно, постала потреба у розвитку технологій виробництва турбінних двигунів, створення нових матеріалів, вдосконалення технологій зварювання та елементної бази для радіоелектронних комплексів [10].

За декілька років до розпаду СРСР суднобудівну промисловість Української РСР визнано галуззю, що давала ледь не найбільшу кількість валютних надходжень до загальносоюзного бюджету. Одним із найбільших за обсягами і потужностями суднобудівних заводів СРСР був Миколаївський Чорноморський суднобудівний завод, який створив більш ніж 1000 суден різного типу – від танкерів до авіаносних крейсерів. Спад виробничої потужності заводу відбувся у період, що в сучасній історичній науці має назву «Перебудова». Виконання технічно-складних замовлень вимагало значних капіталовкладень. Проте, понад 15 років не відбувалась модернізація основного устаткування [14].

Спочатку ситуація не здавалась такою критичною. У звітах обласного управління статистики зазначалося, що спаду уникнути вдалося: «У грудні 1992 р. відбулося навіть ледь помітне зростання виробництва товарів народного споживання. Однак істотно на ситуацію на споживчому ринку це не вплинуло.

Вкрай напруженим до кінця 1992 р. був фінансовий стан підприємств та організацій області. Сума очікуваного прибутку за розрахунками самих підприємців становила 22 млрд карб» [17, с. 72].

Попри все, соціально-економічної кризи не вдалося оминати. Цьому є логічні пояснення. Після розпаду СРСР та закінчення «холодної війни», Миколаїв позбувся величезної кількості військово-морських замовлень. Вже ніхто не вкладав величезні кошти у будівництво нових військових кораблів, що повинні були конкурувати за потужністю з американськими.

Коштів не вистачало не тільки на будівництво нових кораблів, а й навіть на завершення роботи над старими замовленнями. Був розібраний атомний авіаносець «Ульяновск», продано до Китаю важкий авіаносний крейсер «Варяг». Продано і порізано на металобрухт в Індії українські великі протичовнові кораблі, в тому числі рідний для міста ВПК «Миколаїв» [11].

Варто зазначити, подальші дослідження доводять, що соціально-економічна криза розпочалась ще у 1970–1980-х рр. У Проекті Концепції закону України «Про державну підтримку суднобудування» (6 жовтня 2009 р.), який так і не був прийнятий, йшлося про те, що кризі кораблебудування передували події, які відбувались ще до проголошення незалежності України. У проекті наголошувалось, що у 1960–70-х рр. низка країн світу запровадила широкомасштабні системні заходи державної регуляторної фінансової підтримки суднобудування, вартість яких сягала до сотень мільярдів доларів США. Ці заходи сприяли не тільки підвищенню продуктивності праці, а й відповідно, суттєвим зниженням ринкових цін та будівельної вартості суден. Однак, в СРСР суднобудівна галузь не отримала такої великої державної підтримки [12].

Зауважимо, задля виходу з економічної кризи, українським урядом проголошувалась політика переорієнтації військово-промислового комплексу на задоволення повсякденних потреб мешканців міста. У Постанові Верховної Ради України «Основні напрями економічної політики України в умовах незалежності» від 25 жовтня 1991 р. зазначається, що

«Докорінна структурна перебудова народного господарства, кардинальні зміни в інвестиційній діяльності розглядаються як найважливіші пріоритети подальшого розвитку економіки України для надання їй більшої динамічності й соціальної спрямованості». Проте дослідники вважають, що постанова не виконувалась у реальному житті через недалювидну діяльність тогочасних політиків [15, 512].

Цьому передували кризові фактори майже на всіх підприємствах області. Статистичні данні фіксують, що вже у 1992 р. відбулося скорочення загального обсягу виробництва промислової продукції на 13 %. Середньодобове виробництво скоротилось на 15 %, а продуктивність праці на 12 %. Відбулося падіння виробництва у Новобузькому, Жовтневому, Єланецькому, Новоодеському, Казанківському районах та місті Первомайську. Матеріальні збитки сягали 471 млрд крб. У першому півріччі того ж 1992 р. кількість збиткових підприємств досягла 20–23 % від загальної чисельності [16, 111]. На підприємствах машинного комплексу спад становив 20,8 % [17, 72].

У 1990-х рр. керівництво Чорноморського суднобудівного заводу вважало єдиним виходом із кризи кредитну допомогу. Варто зауважити, що кредити давали під конкретні замовлення. Коштів не вистачало. Навіть у таких складних умовах у 1995-96 рр. завод побудував шість танкерів для Греції, та освоїв створення малотоннажних буксирів [11].

Київське Агентство стратегічних досліджень у 2006 р. наголосило, що політика української влади щодо збереження кораблебудування була невдалою. Так розглядаючи основні ідеї законів України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудування» (1999 р.) та «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв» (2001 р.) агентство прийшло до висновку, що вони були актуальними для суднобудування часів 1990-х рр., але не для початку ХХІ ст. На новому етапі у світовому суднобудуванні відбулися важливі зміни, які не були враховані при формуванні державної підтримки галузі в Україні. У загальному висновку наголошувалось, що відсутність зростаючих обсягів державної фінансової під-

тримки призвело до фактичної загибелі суднобудування в Україні [12].

У 1991 році було засновано ТОВ «Нібулон», яке стало одним з найбільших вітчизняних сільськогосподарських виробників і експортерів. Окрім адміністративного комплексу «Нібулона» розташованого в Миколаєві, в багатьох регіонах України працюють філії підприємства. Кількість співробітників ТОВ «Нібулон» сягнула понад 4,5 тис. осіб [14].

Звернемо увагу, що в кінці ХХ – на початку ХХІ ст. нові форми співпраці між підприємствами та власниками засобів виробництва не обійшлися без конфліктів. Так керівництво ЧСЗ вважало, що «Нібулон» претендує на необмежене користування основними фондами та територією підприємства, чим порушує права власника [7, 8].

Зауважимо, що саме у Миколаєві в 1995 р. засновано «Закрите акціонерне товариство «Миколаївський калійний термінал», яке згодом реорганізували в Товариство з обмеженою відповідальністю «Морський спеціалізований порт Ніка-Тера» – перший в Україні приватний термінал, побудований без участі державних інвестицій [9].

Створення нових та розвиток вже наявних підприємств відбувалося в надзвичайно складних умовах. Типовою проблемою стала нестача професійних спеціалістів. Це було пов'язано кількома причинами. По-перше, низьким рівнем заробітної плати. Так газета «Зеркало недели» (від 6 червня 2003 р.) звернула увагу на цю проблему, наголошуючи, що низький рівень заробітної плати серед висококваліфікованих фахівців спричинив втрату працюючого персоналу. По-друге, не відбувалась підготовка нових кадрів, які б могли поновити кадровий склад. Постав дефіцит таких спеціальностей, як судовий зварювальник та збірник-монтажник [7, 8].

Підприємства задля подальшого розвитку, були змушені змінити профіль виробництва та перейти на виготовлення товарів повсякденного вжитку. Перепрофілювання заводів та фабрик зіграло важливу роль у спробі зберегти потужність багатьох підприємств, що залишились Миколаївщині у спадок від СРСР. Так на заводі «Зоря» у 1991 р. було скорочено випуск як оборонних замовлень,

так і цивільної продукції [1, 2]. Почався спад виробництва через недостатню кількість замовлень та невчасну оплату за готову продукцію [3, 2]. Спад виробництва, за словами самого керівництва заводу, міг зупинитися лише за умови підвищення рівня конкурентоспроможності готової продукції. А для цього було потрібне нове технічне обладнання, яке б сприяло збереженню і розширенню позицій заводу на військових ринках далекого зарубіжжя. Також для поліпшення економічної ситуації завод вважав за потрібне відновлювати та розширювати поставки газотурбінних двигунів до країн СНД, газоперекачувальних та енергетичних агрегатів на світові ринки [2, 3]. Однак, реалізація проголошених заходів мала певні труднощі. Лише у 2000 р. на заводі відбулося зростання виробництва, збільшення рівня використання виробничої потужності та підвищення рівня зайнятості працівників [4, 2].

Первомайському заводу дощувальних машин «Фрегат» вдалося частково репрофілюватися. Підприємство продовжувало виготовляти палубні механізми для суднобудівних заводів, але вже не було монопродуктивним. Додатково випускалися преси з брикетування харчових концентратів, шлюзових затворів, дозаторів для борошномельної і комбікормової галузі. До того ж, перехід на ринкові відносини сприяв введенню «Положення з оплати праці залежно від товарного випуску», що повинно було заохочувати робітників виконувати більші обсяги роботи задля збільшення рівня заробітної плати [5, 19].

Щоб не допустити масового скорочення виробництва Очаківський мідійно-устричний рибоконсервний комбінат репрофілювався з виробництва рибних консервів на м'ясні [17, 74]. Загалом реалії першого етапу розвитку незалежної України унеможливили забезпечення усіх бажаючих як робочими місцями, так і гідною, своєчасною зарплатою на державних підприємствах. Деякі приватні підприємці прагнули створити бізнес за рахунок тіньового капіталу [8].

Якщо у 1992 р. у Миколаївській області існувало тільки 1200 різноманітних малих підприємств, то на початок 1993 р. їх вже було зареєстровано близько 3300 [17, 76].

Варто наголосити, що досліджені нами матеріали, окрім падіння рівня виробництва та дефіциту робочої сили, засвідчили наявність екологічних проблем, на які не зверталась увага за радянських часів. На жаль, нова українська влада також не виділяла кошти на очисні споруди, які б могли суттєво покращити екологію регіону. На Миколаївщині ряд виробництв суттєво вплинули на екологічний стан регіону. Зокема, рівень шкідливих викидів в атмосферу концерну «Миколаїв-індустрія», що включав комбінат силікатних виробів, а також Петровського заводу й Ольшанського цементного заводу був невиправдано високим. Крім того, основними забруднювачами повітря вважались Миколаївський глиноземний завод, Миколаїв ТЕЦ, СПБ «Машпроект», ПО «Нікод», Первомайський завод ім. 25 жовтня, Вознесенське шкіроб'єднання, цукрові заводи Первомайського, Засельського, Олександрівського комбінату силікатних виробів, асфальтових заводів, Чорноморський судномеханічний завод, Первомайський гран-кар'єр, ЧСЗ, ім. 61 комунара, Південноукраїнська АЕС [5, 4].

Отже, проаналізований нами матеріал дозволяє зробити такий висновок: Миколаївська область отримала від СРСР значний промисловий потенціал, проте в умовах соціально-економічної кризи підприємства не змогли оперативно репрофілюватись. Нова українська влада виявилась неспроможною реагувати на виклики часу, що супроводжувалося втратою підприємствами економічної потужності.

Список використаних джерел

1. Державний архів Миколаївської області (Далі – ДАМО): Баланс производственной мощности ПО «Заря» за 1991 г. Ф. Р-4689, Оп. 4., Спр. 380., 71 с.
2. ДАМО: Баланс производственной мощности ПО «Заря» за 1994 г. Ф. Р-4689, Оп. 4., Спр. 383., 42 с.
3. ДАМО: Баланс производственной мощности ПО «Заря» за 1998 г. Ф. Р-4689, Оп. 4., Спр. 387., 57 с.
4. ДАМО: Баланс производственной мощности ПО «Заря» за 2000 г. Ф. Р-4689, Оп. 4., Спр. 389., 57 с.
5. ДАМО: Документы о работе постоянной комиссии по охране окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов (протоколы, справки, переписка) 17 червня 1992-24 лютого 1994 рр. Ф. Р-992, Оп. 12, Спр. 4939., 21 с.
6. ДАМО: Завод «Фрегат» міністерства машинобудування і військово-промислового комплексу України. Накази директора з основної діяльності з N 1 по N211. 2 січня – 29 травня 1992 р. Ф. Р-5843, Оп. 1., Спр. 370., 287 с.

7. Николаев город судостроителей или город Нибулон? *Зеркало недели. 2003. 6-13.06. № 21.* 16 с.
8. Іцковський Ю.І. «Записки очевидця. Николаев на переломе» (1994–98 гг.), часть 5 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://obzor.mk.ua/nikolaevskie-novosti/7672-zapiski-ochevidca-nikolaev-na-perelome-199498-gg-chast-5.html>;
9. Морський спеціалізований порт Ніка-Тера [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://nikatera.com/history>;
10. Народный корреспондент: «Николаев: мучительная и затяжная агония кораблестроения» 21.04.2016 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://nk.org.ua/politika/nikolaev-muchitelnaia-i-zatujajnaia-agoniia-korablestroeniya-51841>
11. НикВести: «Шесть с половиной кризисов Николаевского судостроения» 04. 01. 2016 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://nikvesti.com/articles/81010>
12. Проект Концепції Закону України "Про державну підтримку суднобудування" [Електронний ресурс] Режим доступу: http://sd.net.ua/2009/06/10/proekt_koncepc_zakonu_ukrani_pro_derzhavu_pdrtrimku_sudn_obuduvan_nja.html
13. Регіональна торгово-промислова палата Миколаївської області - [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.rtp.com.ua/uk/nikolaev/5/promyslovist-mykolayivskoyi-oblasti.html>
14. Спецпроект 112.ua до Дня Незалежності: Як змінилися українські міста за 25 років 09: 052-5.08.2016 [Електронний ресурс] Режим доступу: <https://112.ua/statji/gorod-korabelov-ili-transportnyu-hab-kakim-stal-nikolaev-za-25-let-nezavisimosti-335153.html>
16. Історія рідного краю. Миколаївщина. Навчальний посібник / М. Шитюк, О. Баковецька, Н. Буглай та ін. Миколаїв: «Іліон», 2016. 628 с.
17. Соболев П. І. Нарис історії Миколаївщини. ХХ століття: Навчальний посібник. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2005. 173 с.
18. Шкварець В. П., Горбуров Є. Г., Горбуров К. Є. Повоєнна та сучасна Миколаївщина. Монографічне історико-краєзнавче дослідження. Миколаїв: Видавництво «Шамрай», 2008. 300 с.
19. Яцунская Е. А. Николаев от перестройки к независимости: историко-политический анализ. Николаев: «Варт», типография ПП «Шамрай», 2008. 324 с.

VITALY KUCHER

ECONOMIC REALITIES OF MYKOLAIV REGION AT THE END OF THE TWENTIETH CENTURY

The article analyzes the economic development of Mykolaiv region at the end of the twentieth century. The important role of the region in the development of the Ukrainian economy is substantiated. The leading industries of Nikolaev region are determined. On the basis of the investigated materials, the nature of the economic crisis has been determined. Its causes are analyzed. The methods of the region's exit from the crisis state are explained. The errors made in the implementation of anti-crisis measures were investigated.

Key words: Mykolaiv region, economy, crisis, industry, privatization.

ВИТАЛІЙ КУЧЕР

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕАЛИИ И НИКОЛАЕВСКОЙ ОБЛАСТИ В КОНЦЕ ХХ в.

В статье проанализировано экономическое развитие Николаевской области в конце ХХ в. Обоснована важная роль региона в развитии экономики Украины. Определены ведущие отрасли промышленности Николаевщины. На основе исследованных материалов установлен характер экономического кризиса. Проанализированы его причины. Разъяснено методы выхода региона из кризисного состояния. Исследованы ошибки, допущенные в реализации антикризисных мер.

Ключевые слова: Николаевщина, экономика, кризис, промышленность, приватизация.