

ШЛЯХИ ВИХОДУ УКРАЇНИ З ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ (СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ БАЧЕННЯ)

Світова криза досить серйозно зачепила незміцнілу ще економіку України. Крім фінансової сфери, у першу чергу це стосується металургії та виробництва будівельних матеріалів. Українські можновладці (будь це уряд, Верховна Рада чи адміністрація президента) лише у кінці 2008 року взялися гасити пожежу, пропонуючи часом взаємовиключні рішення. Проте більшість урядовців, депутатів та економічних експертів сходилися на тому що «ключовою галуззю», яка дозволить врятувати українську металургію повинно стати будівництво (у першу чергу спорудження житла, автомобільних доріг та мостів). Мовляв, таке будівництво потребуватиме великої кількості металу, залізобетонних конструкцій, цементу, в ньому, при зростаючому безробітті, можна буде зайняти велику кількість населення на громадських роботах.

Варто зазначити, що ця ідея не нова і застосовувалась окремими країнами світу, насамперед США і Німеччиною, для виходу з економічної кризи 1929-33 рр. Але це було понад 70 років тому, а відтоді сильно змінилася галузева і територіальна структура світового господарства. «Велика депресія» співпала з часом структурних змін, коли на зміну пануванню вугілля, чавуну і низькоякісної сталі, паровозів, цегляного будівництва приходили нафта, високоякісна сталь та алюміній, бензиновий двигун, автомобілі та літаки, автобани та залізобетонні хмародери. На цей час у Європі та Північній Америці рейковий транспорт досягнув максимального рівня розвитку, нові залізниці майже не споруджувалися, а існуючі частково демонтувалися, що зрозуміло, призвело до тимчасового застою у металургії. Автомобіль ще не став масовим видом транспорту через свою дорожнечу та відсутність добротних шляхів.

Тому будівництво доріг у той час було не самоціллю, а необхідною умовою широкої автомобілізації. Достатньо пригадати, що тодішній рейхсканцлер Німеччини А.Гітлер закладав перший камінь не лише у будівництво автобану, а також у спорудження автозаводу для виробництва народних автомобілів «Фольксваген». У цей час відбувалися також інтенсивні зміни у технологіях будівництва, коли замість ручної праці, цегли та вапняних розчинів почали широко використовуватися залізобетонні конструкції, металеві риштування, баштові крани та інша будівельна техніка. Всі ці зміни у першу чергу служили пришвидшеному розвитку машинобудування, а не тільки самому будівництву, про що дуже часто забувають наші урядовці.

Базування антикризової програми лише на капіталовкладеннях у будівництво в даний час є помилковим і ніяк не зможе врятувати нашу металургію. Адже у сучасному

будівництві чи не найбільш металомісткою є сама будівельна техніка, а в Україні вона має переважно імпордне походження. Тому варто розробляти і фінансувати інші програми реструктуризації українського промислового виробництва, підшукувати інші «ключові галузі» для виходу з кризи. І робити це треба якомога швидше, бо не було б так страшно зробити помилку, якщо б вона обмежувалася лише науковою дискусією, а не рядком державного бюджету, якого і так катастрофічно не вистачає.

Тому візьмемо на себе сміливість запропонувати кілька «ключових галузей» та коротеньких програм їх розвитку, які б дозволили стабілізувати роботу нашої економіки. Для аналізу ефективності програм буде використовуватися група критеріїв:

- комплексність програми розвитку галузей, можливості використання та конкурентоздатність їх продукції;
- джерела надходження коштів для реалізації програми;
- можливість максимальної концентрації капіталів, що перешкоджає їх розкраданню, та термін окупності капіталовкладень;
- позитивний вплив на суміжні галузі та соціальну сферу, що дозволяє отримувати додатковий економічний ефект.

Проаналізуємо вже прийняту у бюджеті програму спорудження автошляхів, мостів та житлового будівництва, на які, за словами прем'єр-міністра, у 2009 р. буде спрямовано близько 20 млрд. грн. Ця програма була розрекламована як така, що забезпечить роботою металургію та будівельну індустрію, дасть можливість зберегти обсяги вантажоперевезень і стимулювати розвиток багатьох інших виробництв. Проте, як уже зазначалось, у будівельній галузі більш металомісткими є не самі споруди, а різноманітна важка техніка. Проте жодної згадки в урядових планах про переспеціалізацію вітчизняного важкого машинобудування на виробництво різноманітної будівельної і дорожньої техніки немає.

Виникають також проблеми з фінансуванням таких робіт. В умовах світової фінансової кризи отримати великі кредити на будівництво доріг від Світового Банку чи ЄБРР практично неможливо, а приватних інвесторів можуть зацікавити лише платні автобани і мости. У найближчі два-три роки важко сподіватись також на збільшення інвестицій у спорудження житла.

Як показує досвід будівництва доріг, у цій сфері є безліч можливостей для розбазарювання і прямої крадіжки коштів. Дуже багато фінансових зловживань також і у сфері житлового будівництва. При відсутності платних автодоріг та збитковості комунальної сфери, важко щось говорити про окупність цих капіталовкладень, оскільки, формально, житлове господарство є збитковим, а податки на будівництво доріг збираються з автовласників незалежно від стану шляхової мережі. Звичайно, спорудження

добротних автошляхів дасть певні позитивні наслідки в економічній, соціальній і навіть екологічній сферах. Зросте середня швидкість руху, зменшиться споживання палива на кілометр пробігу і, відповідно, забруднення довкілля та, що найважливіше, зменшиться аварійність і кількість нещасних випадків на дорогах. Але оцінити всі ці позитивні наслідки з економічної точки зору досить важко, а виявляться вони щонайменше через кілька років і будуть мати локальний характер.

Альтернативними до урядового можна назвати кілька десятків проектів, які розробляються науковими установами, підприємцями, громадськими організаціями. У своїй статті зупинимось лише на окремих із них. Це програми перебудови вугільно-металургійного комплексу, розвитку рейкового транспорту, широке використання альтернативних джерел енергії.

Як не дивно, багато проблем металургійного комплексу України можна вирішити за рахунок його модернізації. В нашій державі гіпертрофованого розвитку набули дві перших стадії металургійного виробництва – виплавка чавуну і сталі. Прокатне виробництво розвинуте вже значно гірше, і тому, при величезних обсягах випуску продукції у чорній металургії, українська промисловість слабо забезпечена листовим прокатом та багатьма сортами високоякісної сталі. Не відповідає потребам сучасної економіки рівень розвитку кольорової металургії, і, незважаючи на великий дефіцит, в останні десятиріччя наша держава перетворилась у вагомого експортера брухту кольорових металів.

Все це вимагає невідкладних заходів щодо модернізації металургійного комплексу. Україні не потрібні майже сорок металургійних заводів, більшість з яких працюють за технологіями середини а то і початку ХХ ст.. Зрозуміло, що вони ніяк не можуть конкурувати навіть з китайськими меткомбінатами, спорудженими в останнє десятиріччя. Більшість заводів розташовані неподалік від житлової забудови, а окремі практично у центрі міст, що створює різноманітні екологічні проблеми. Тому модернізувати доцільно далеко не всі наші металургійні заводи, а лише приблизно 15-20. Решта слід або взагалі закрити, або перепрофілювати на випуск прокату чи кольорових металів.

Оскільки більшість меткомбінатів належать великим фінансово-промисловим групам, уряд може керувати процесом їх модернізації переважно через систему податків, штрафів (наприклад за шкідливі викиди) або преференцій. Перенесення багатьох підприємств чорної металургії із Західної Європи в інші регіони світу зумовлене дуже високою платою за забруднення довкілля і урядовими програмами щодо їх подальшого використання у якості музейних комплексів чи інших соціальних об'єктів. Фінансування

робіт може здійснюватися самими ФПГ, які за останні роки отримували надприбутки на експорті металу. Додаткові кошти можна отримати за рахунок величезної кількості лому а також продажу вивільнених земель. Наприклад, у Дніпропетровську металургійний комбінат ім. Петровського розташований неподалік від центру міста і майже на березі Дніпра. Враховуючи величину території комбінату, вартість земельної ділянки може становити кілька мільярдів доларів, що цілком достатньо для реконструкції будь-якого з металургійних підприємств України або спорудження невеликого електрометалургійного заводу.

Програма інтенсивної модернізації металургійного комплексу з одного боку забезпечила б його на тривалий час власним металобрухтом, а з іншого дала б можливість збувати мільйони тон прокату. Ліквідація доменного і сталеливарного виробництва дозволила б різко покращити екологічну ситуацію у багатьох містах, зменшити навантаження на довкілля і використання води, яка є дефіцитною у південно-східних регіонах України. Перепрофілювання частини підприємств на випуск прокату кольорових металів дозволило б значно зменшити імпорт металопрофілів для будівництва і забезпечити сировиною електротехнічну, енергетичну, транспортну та інші галузі машинобудування. Реструктуризація металургії повинна передбачати її територіальне розосередження. Невеликі електрометалургійні і прокатні заводи доцільно будувати на заході країни, що різко зменшить зустрічні перевезення металобрухту та прокату.

За роки української незалежності значно погіршився стан багатьох залізниць. Зараз частково реконструйовані і електрифіковані основні магістральні залізниці між сходом і заходом, північчю і півднем держави, проте на більшості другорядних напрямків через незадовільний стан полотна середня швидкість руху є меншою ніж 60-

70 років тому. Треба зазначити, що мережа залізниць була в основному сформована у кінці XIX на початку XX ст., коли Україна була розділена між Російською та Австро-Угорською імперіями. У радянські часи вона лише частково була модернізована, тому маємо приклади, коли зі Львова до Сімферополя треба їхати майже через Київ і практично цілу добу.

Вже навіть у сусідній Польщі половина залізниць мають гарантовану швидкість руху 120 км/год., а у Франції, Німеччині, Іспанії активно будуються швидкісні залізниці. Такі магістралі потребують не тільки великої кількості залізобетону, якісної сталі а й нових надсучасних технологій у будівництві та машинобудуванні.

«Укрзалізниця», яка є державним підприємством, останніх сім-вісім років працювала прибутково, але частину коштів передавала в інші галузі. Того, що залишалося, вистачало на поточний ремонт залізниць і часткову реконструкцію вокзалів.

Сумнівно, що в умовах економічної кризи, робота залізниці буде прибутковою і вона матиме власні кошти для нового будівництва, проте «Укрзалізниця» залишиться важливим потенційним споживачем продукції металургії та будіндустрії.

У більшості європейських країн активно відновлюється трамвайний транспорт, який порівняно з іншими видами є дешевшим і не так забруднює довкілля. Наприклад, у Франції будують десятки кілометрів трамвайних колій не лише у Парижі, Ліоні чи Марселі а навіть у курортних Каннах. Всі види рейкового транспорту, а також виробництво рухомого складу є надзвичайно металомісткими галузями, до того ж працюють на електроенергії, яку зараз Україна виробляє з надлишком.

Звичайно, що для спорудження залізничних і трамвайних колій а, особливо, ліній метрополітену потрібні величезні кошти, але тут можна поєднувати фінансування з державного та місцевих бюджетів, а також кредити ЄБРР, які саме під такі цілі поки що виділяються. Для швидшого повернення цих капіталовкладень треба поступово підвищувати ціни на перевезення пасажирів (проїзд у приміському електропоїзді часом у 2-3 рази дешевший від поїздки на автобусі) а також замінити пільги на безплатний проїзд грошовими дотаціями громадянам.

Найоптимальнішою галуззю для забезпечення роботи металургів і машинобудівників, технологічного прориву у промисловості та вирішення ряду інших стратегічних проблем України є альтернативна енергетика. Якщо проаналізувати все устаткування для використання нетрадиційних джерел енергії, будь це вітрові чи сонячні електростанції, гідротурбіни, теплові насоси, біогазові установки, то вони є надзвичайно металомісткими. Крім того, освоєння альтернативних джерел енергії буде проходити у тих районах, де відсутня традиційна електроенергетика, а це вимагатиме спорудження тисяч кілометрів ліній електропередач і сотень трансформаторних підстанцій. Що дуже важливо, більшість такого устаткування або вже виробляється, або починає вироблятися в Україні.

Незважаючи на те, що альтернативна енергія поки що дорожча ніж традиційні її види, термін її окупності постійно зменшується завдяки невинному технологічному прогресу. Та й у 2008 році ціни на нафту і газ сягнули такого рівня, що використання навіть дуже дорогої у помірних широтах сонячної енергії, не виглядає вже таким абсурдним. Важливим наслідком широкого використання нетрадиційних джерел енергії буде скорочення імпорту палива і звільнення від російського «газового зашморгу», який стискається майже щорічно. Зменшення використання органічного палива дозволить Україні ефективніше використовувати квоти від зменшення викидів вуглекислого газу.

Крім високої вартості, альтернативна енергетика має ще один важливий недолік –

непостійність виробництва, особливо вітрових і сонячних блоків. Тому варто створювати комплекси із різних видів генерації енергії (ВЕС, міні ГЕС, сонячних колекторів і традиційних ТЕС). Найоптимальніше таке поєднання в Україні можна здійснити у причорноморських областях та у Західному регіоні України. Існуючу вже у Криму вітроенергетику (найбільша в країні Тарханкутська ВЕС), можна поєднати з використанням сонячної енергії та виробництвом біогазу, що зупинить бездумне спалювання мільйонів тон соломи та інших органічних відходів.

Детальніше розглянемо програму розвитку альтернативної енергетики та дотичних до неї галузей у Західному регіоні, який є одним із найменш індустріалізованих в Україні. Тут можна використовувати вітрову, геотермальну, гідроенергетику поєднавши їх із виробництвом біопалива. Дуже важливо, що використання альтернативних джерел енергії вже зацікавило приватних інвесторів, що дозволить зекономити державні кошти. Проте уряд повинен швидко скоординувати і профінансувати наукові та проектні дослідження, залучивши до цього всіх кваліфікованих спеціалістів і провідні наукові заклади, а також зарезервувати і оформити документи на виділення земельних ділянок під будівництво об'єктів альтернативної енергетики.

Розпочинати освоєння нетрадиційних джерел варто із вітрової енергетики, яка не потребує складної інженерної інфраструктури і будівництва добротних під'їзних шляхів. В останні роки у зоні середньогір'я активно споруджуються гірськолижні курорти і туристичні бази, які будуть споживачами і частковими інвесторами вітроенергетики. Безумовно, що введені у лютому 2009р податкові пільги для підприємств, які використовують альтернативну енергію, різко збільшать капіталовкладення у такі проекти.

Поряд із вітровою енергетикою, дуже ефективним буде використання відходів лісозаготівель, деревообробки, сільського і домашнього господарства для побутового опалення, спорудження котелень і невеликих ТЕЦ, виробництва біогазу. Адже у лісах і на присадибних ділянках гниє або бездумно спалюється величезна кількість хмизу, а відходи лісопиляння часто вивозяться на звалища. Крім згаданих уже податкових пільг для підприємств, різкому підвищенню використання дров для побутового опалення сприятиме дуже просте рішення про переведення субсидій на газ у грошову форму. Звичайно, що заготівля хмизу, дров та інших органічних відходів вимагатиме додаткової кількості робочих рук, але в умовах безробіття це матиме позитивний вплив на зайнятість. Слід також активізувати спорудження біогазових установок, що дозволять більш ефективно використовувати всі органічні відходи, а також отримувати велику кількість сухих добрив. Завдяки цьому зменшиться захаращеність лісів, чагарників, пасовищ та узбереж

річок і відповідно катастрофічна сила паводків.

Таким же ж цілям буде відповідати спорудження каскадів гідроелектростанцій на притоках Дністра, Прута і Тиси. Спорудження саме каскадів малих, а не окремих великих ГЕС, дозволить зменшити площу затоплених територій, зарегулювати надлишковий стік а також створити надійну основу для місцевої електроенергетики. Невеликі ГЕС можуть ефективно комбінуватися з вітровою, сонячною та біоенергетикою, які відзначаються нерегулярністю своєї роботи.

Проектування і будівництво гідроелектростанцій потребуватиме великої кількості трудових і матеріальних ресурсів, дозволить покращити транспортну інфраструктуру, розвинути місцеву будівельну індустрію, при чому зробити це комплексно. Адже в Карпатах практично відсутні вузькі та глибокі ущелини, а для мінімізації площ затоплення бажано, щоб водосховища мали максимальну глибину. Тобто кожна майбутня водойма може бути тимчасовим кар'єром для виробництва будівельного каменю і гравійних сумішей. Це також вирішило б і проблему забезпечення якісною сировиною шляхового будівництва і ремонту у всьому Західному регіоні України.

Створені десятки невеликих водосховищ можуть стати основою розвитку рекреаційних зон, адже більшість карпатських річок занадто мілкі і швидкі для комфортного і безпечного відпочинку на воді. Крім того, глибокі і чисті водойми можуть послужити базою для розведення форелі та інших цінних видів риб.

Виробництво надлишкової кількості дешевої електроенергії можна спрямувати на диверсифікацію промислового виробництва. Поєднання нафтогазових, лісових і, найбільших в Україні, водних ресурсів дозволяє розвивати тут лісохімічне виробництво, хімію органічного синтезу і навіть невелике металургійне виробництво. Маючи велику потребу в прокаті чорних і кольорових металів, підприємства Західної України завозять його із Придніпров'я, Донбасу або імпортують. Разом з тим, в регіоні щорічно збирається сотні тисяч тон брухту чорних і тисячі тон лому кольорових металів, які транспортуються на схід України або експортуються, зумовлюючи цим самим великі зустрічні перевезення. Для розміщення невеликих металопрокатних заводів можна вибрати один із закинутих об'єктів гірничохімічної промисловості Передкарпаття у районі Калуша, Нового Роздола чи смт. Журавне. Звичайно, будівництво металургійних комбінатів неподалік Карпат викликає чимало екологічних застережень, проте вони долаються за допомогою новітніх безвідходних технологій та добротних очисних споруд. Наприклад, Ісландія та Катар, маючи екстремальні та екологічно вразливі природні умови, в останні десятиліття створили досить потужну алюмінієву промисловість.

Як бачимо, освоєння альтернативних джерел енергії може стати надзвичайно

потужним чинником розвитку багатьох галузей економіки, і що дуже важливо, на довгострокову перспективу. Альтернативна енергетика з одного боку буде дуже вагомим споживачем продукції вітчизняної металургії та машинобудування, чим стимулюватиме розвиток цих галузей, з іншого боку забезпечить енергетичну незалежність держави, тисячі нових робочих місць, створить інфраструктурні можливості для розвитку депресивних районів країни.