

Стратегія розвитку економіки з врахуванням останніх геополітичних змін

На сьогоднішній день очевидним є настання тривалого періоду політичного протистояння між Україною і Росією. Анексія Криму повинна призвести до тотальної ізоляції Росії в світі та дієвих санкцій проти неї, після чого станеться розворот назад і Крим буде переданий Україні, коли вона відновить свій суверенітет. В іншому випадку територія Криму на довгий час стане сірою зоною з точки зору світової політики і предметом постійних суперечок між Росією та Україною.

З іншого боку, існує загроза нестабільності у довгостроковому плані через сепаратистські рухи на сході України. Постійна загроза торгових війн з Росією перетворюється на повне закриття її ринків для українських товарів. У зв'язку з цим відбувається падіння об'ємів продажів і відповідно зниження об'ємів виробництва та скорочення робочих місць. Індекс виробництва базових галузей у січні – березні знизився на 2.4% порівняно з відповідним періодом минулого року. Однак це зумовлено не тільки втратою російських ринків, а й іншими факторами, серед яких важливе місце займають погодні умови у березні, що спричинили зменшення виробництва електроенергії.

Частина підприємств в умовах погіршення економічних взаємовідносин з Російською Федерацією скорочує чисельність персоналу та не відновлює виробництво, а частина активно просувається на інші ринки, в тому числі ЄС. Так, деякі металургійні заводи, що переважно експортували продукцію до Росії, вимушені були законсервувати виробництво. За даними Держзовнішінформу, експорт продукції чорної металургії в Росію у першому кварталі поточного року впав на 31,1% - до 565 тис. тонн. Водночас девальвація гривні сприяла зростанню прибутковості, що у найближчий час матиме позитивний ефект для експортоорієнтованих галузей.

Проблеми із сертифікацією в Росії вагонів українського виробництва спричинили

скорочення їх виробництва в січні - березні 2014 року відповідно до січня-березня 2013 року випуск вагонів знизився в п'ять разів – до 500 шт.

Низький зовнішній попит основних торговельних партнерів унаслідок скорочення їх економічної активності спричинив подальше зниження виробництва інших видів машинобудування.

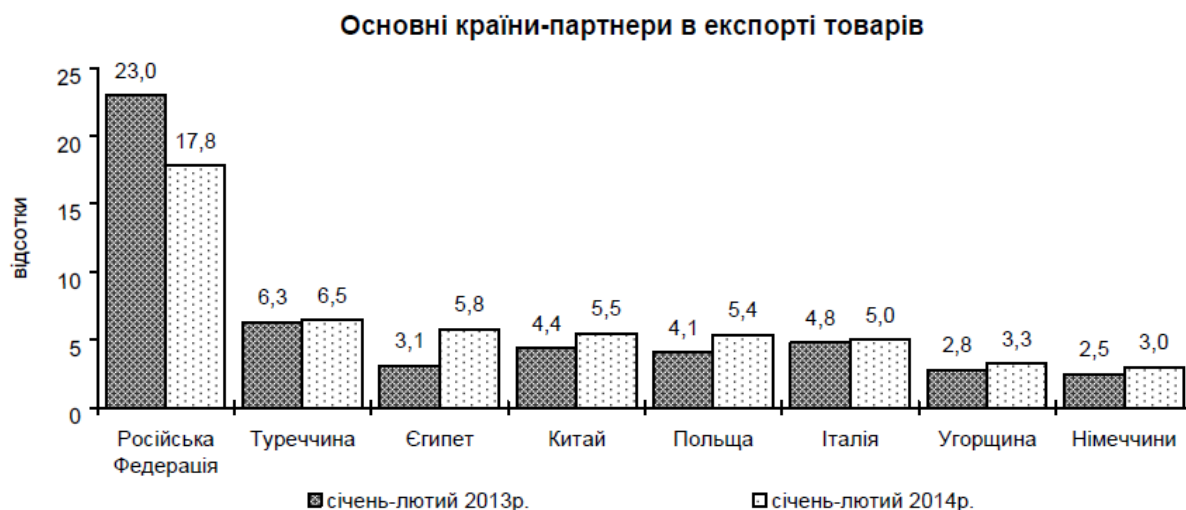
Так обсяги виробництва автобусів у першому кварталі 2014 року знизилися більше, ніж в 3 рази порівняно з відповідним періодом попереднього року, а об'єми виробництва вантажних автомобілів – приблизно на 7 %. Проте очікування щодо подорожчання автомобілів спричинили підвищений попит на легкові автомобілі, обсяги виробництва яких збільшилися у 2.1 рази порівняно з відповідним періодом минулого року. В той же час обсяги машинобудування в першому кварталі 2014 року скоротилися на 17.9% у порівнянні з першим кварталом 2013 року.

Харчова промисловість є гарним прикладом нівелювання негативного впливу торговельних обмежень з боку Росії завдяки відкриттю нових ринків збуту в ЄС. Зростання обсягів продажу продукції деяких харчових підприємств на зовнішні ринки перевищило показники внутрішніх. Більше зниження обсягів виробництва харчової промисловості (-2.6% у березні в річному вимірі порівняно з -1.3% у лютому 2014 р.) було спричинено переважно суттєвим зниженням обсягів виробництва алкогольних напоїв через підвищення акцизу з 1 березня 2014 р.

Розгляд зовнішньоторгівельних показників показує тенденцію погіршення відносин з РФ і переорієнтацію українських підприємств на інші ринки. За даними Державної служби статистики України за січень-лютий 2014р. негативне сальдо зменшилось на 20,6 % порівняно з січнем-лютим 2013р і становило 267,4 млн.дол. і це пов'язано з тим, що порівняно з січнем-лютим 2013р. імпорт скоротився більше, ніж експорт, на 17,9 % і 10 % відповідно.

Обсяг експорту товарів до країн Європейського Союзу становив 35,5% від загального обсягу експорту, до інших країн – 64,5%.

Діаграма1



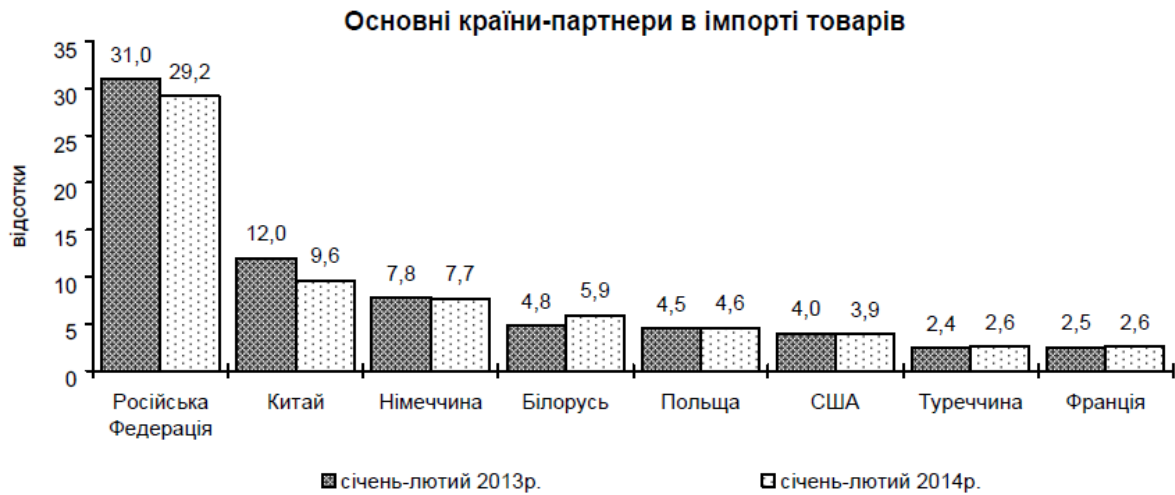
Джерело: Державна служба статистики України

Як видно на Діаграмі 1, частка експорту до Росії скоротилася на 5,2 % порівняно із січнем-лютим 2013, тоді як частина експорту до інших основних країн-партнерів збільшилася. Серед найбільших країн-партнерів експорт товарів збільшився до Єгиптуна 68%, Польщі – на 18,1%, Китаю – на 13,3%, Німеччини – на 8,1% та Угорщини – на 3,6%. Одночасно скоротився експорт товарів до Росії на 30,4%, Туреччини – на 7,1% та Італії – на 6,4%.

На зменшення експорту порівняно з січнем-лютим 2013р. суттєво вплинуло зниження поставок вагонів залізничних і трамвайних – на 83,3%, добрив мінеральних і хімічних, азотних – на 59,3%, олії соняшникової – на 23,2%, прокату чорних металів – на 10,2%, труб з ливарного чавуну та чорних металів – на 40,5%. В той же час експорт нафти або нафтопродуктів збільшився у 2,6 рази, пшениці – на 69,3%, феросплавів – на 38,3%, вугілля кам'яного, брикетів – на 26,4%, залізних руд і концентратів – на 24,6%, кукурудзи – на 15%.

Обсяг імпорту з країн Європейського Союзу становив 34,3% від загального обсягу імпорту, з інших країн – 65,7%.

Діаграма 2



Джерело: Державна служба статистики України

Розподіл ринку серед найбільших країн-партнерів в імпорті товарів суттєво не змінився порівняно з відповідним періодом попереднього року, як можна побачити на діаграмі 2. Поставки з Китаю знизилися на 34,5%, Росії – на 22,6%, США – на 19,8%, Німеччини – на 18,9%, Франції та Польщі – на 15,6%, Туреччини – на 10,7% та Італії – на 9,8%. Основною причиною такого зниження є девальвація гривні та погіршення споживчих настроїв населення.

Імпорт порівняно з січнем-лютим 2013р. зменшився у зв'язку зі зменшенням поставок природного газу – на 44,1%, кам'яного вугілля – на 42,3%, легкових автомобілів – на 23,6%, лікарських засобів (ліків) – на 15,1%, вантажних автомобілів – на 55,3%, готового прокату чорних металів – на 27,5%.

Одночасно збільшились надходження мінеральних хімічних, азотних добрив у 2,2 рази, нафти або сирих нафтопродуктів – на 71,5%, руд титанових концентратів – на 48,9%, автомобільного бензину – на 40,7%, кукурудзи – на 40,5%, нафти або нафтопродуктів – на 11,4%, дизельного палива (газойля) – на 7,1%.

Найактивніше здійснювали експортно-імпорتنі операції підприємства м. Києва, а також Донецької, Дніпропетровської, Київської, Одеської, Запорізької та Луганської областей.

Діаграма 3

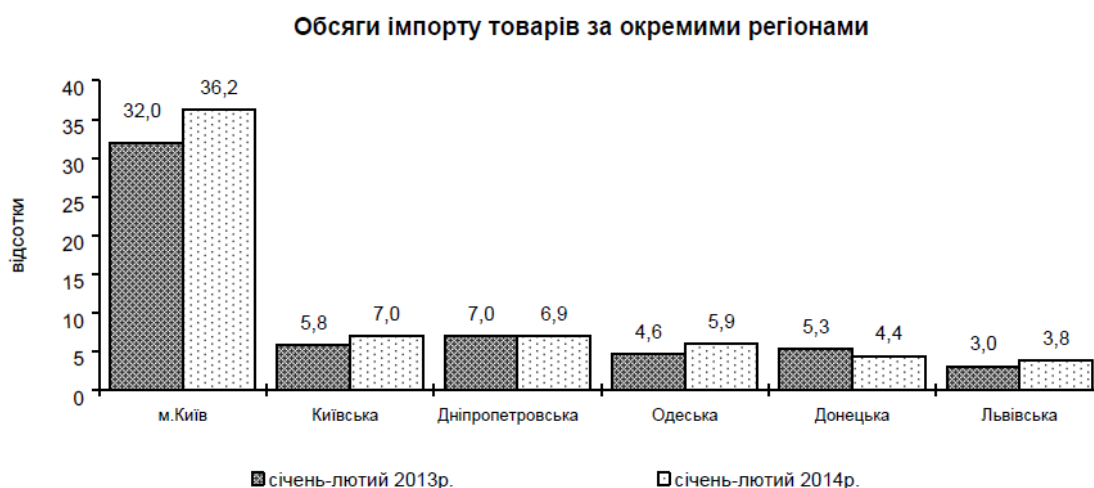


Джерело: Державна служба статистики України

Торговельні обмеження РФ найбільше вплинули на східні регіони України, адже саме там розташована найбільша частка заводів, що виробляють продукцію, яка постачається на російські ринки. Найбільші комбінати у галузі чорної металургії знаходяться в Кривому Розі, Запоріжжі, Дніпропетровську (Придніпров'я), Макіївці, Єнакієвому, Алчевську (Донбас) та Маріуполі (Приазов'я). Кольорова металургія зосереджена в Донецькому і Придніпровському районах.

Основні вагобудівні заводи знаходяться в Полтавській та Луганській областях. А виробництво автобусів та вантажних автомобілів відбувається в Черкаській та Волинській областях (індекс промислової продукції в I кварталі 2014 в Черкаській області склав 93 %, а у Волинській 101,4 % відповідно до січня –березня 2013 р.).

Діаграма 4



Джерело: Державна служба статистики України

Очікується, що Росія продовжуватиме політику імпортозаміщення не тільки через конфлікт з Україною, а й тому що це один із пріоритетів державної політики ще з 1998 року. Імпортозаміщення діє в багатьох галузях російської економіки: харчова промисловість, металургія, машинобудування, хімічна промисловість, тощо. Для прикладу ще на початку

2000 р. російські підприємства не випускали труб великого діаметру, а вже з 2008 р. вони мали закінчений цикл виробництва цієї продукції. З 2011 р. активно скорочується імпорт двигунів компанії «Мотор Січ», і найближчим часом планується повністю забезпечити російський ринок двигунами, виробленими підприємствами в середині країни (необхідно зазначити, що ця продукція компанії «Мотор Січ» має подвійне – військове і цивільне призначення і знаходиться на найбільш високотехнологічному рівні в машинобудуванні України). У вагонобудуванні також спостерігається чітка політика імпортозаміщення. На сьогодні РФ вже відмовилася від імпорту багатьох видів вагонів і виробляє їх самостійно, і це не пов'язано з торговими війнами.

Українські підприємства повинні максимально прискорити процес диверсифікації ринків збуту, щоб не стикатися з проблемою зупинки виробництва. Вже було зроблено деякі кроки в цьому напрямку. Так Стахановський вагонобудівний завод в кінці березня поставив німецькому оператору VTG Aktiengesellschaft пілотну партію зі 100 вагонів для перевезення цементу. Крюківський вагонобудівний завод ще в минулому році почав нарощувати експорт в Туркменістан. Окрім цього збільшився експорт вагонів до Молдови: в минулому році експорт склав близько 2 млн. дол., а з початку поточного року – близько 5 млн. дол. Проте ці обсяги не є достатніми для нівелювання негативного ефекту від скорочення поставок вагонів до Росії, особливо це стосується короткострокового періоду 2014-2015 років. Крім того державна політика в Україні поки що не сприяє використанню можливостей внутрішнього ринку. Зокрема анонсована вагонобудівниками потреба Укрзалізниці в 5000 вагонах не заповнюється, у зв'язку з чим відповідне держзамовлення могло б простимулювати всю галузь і допомогти їй знизити собівартість продукції.

У географічній структурі експорту чорних металів також відбулися зміни. У першому кварталі 2014 поставки до країн СНД зменшилися на 37,6 %, в той час як до країн ЄС-28 поставки збільшилися на 12,9 %, а до країн Близького сходу на 10 %. У цій галузі складно переорієнтувати експорт, оскільки існує велика конкуренція, а пошук нових ринків збуту є надзвичайно складним завданням. Однак зважаючи на зношеність українських виробничих потужностей є великий потенціал росту споживання продукції чорних металів на внутрішньому ринку. У випадку активізації державних замовлень споживання на внутрішньому ринку може збільшитися на 1 млн. тон в рік.

В автомобілебудівній галузі у першому кварталі 2014 ситуація була врятована за рахунок збільшення внутрішнього попиту, викликаного очікуванням подорожчання легкових автомобілів. Проте у довгостроковій перспективі за умови втрати російського ринку, українські підприємства повинні спрямувати свої зусилля на організацію кластерів по виробництву комплектуючих, адже вони вже втратили свій шанс на можливість побудови повного циклу виробництва автомобілів шляхом старту від збирання з нижчою локалізацією та переходом до високого рівня локалізації.

Підписання економічної частини Угоди про асоціацію після виборів президента України 2014 року має сприяти переорієнтації ринків збуту української продукції за рахунок створення сприятливих умов у торгівлі між Україною та ЄС. За нашими підрахунками експорт сільськогосподарської продукції та харчових продуктів до країн ЄС може збільшитися приблизно на 7%, продукції легкої промисловості – на 9%, хімічної промисловості – на 0,3%, машинобудування на 2%, металургійної галузі на 1%.

Як видно з підрахунків, стратегічно важливі галузі у східних регіонах України, від закриття російського ринку втратять більше, ніж виграють від лібералізації торгівлі з ЄС. Продукція українських виробників машинобудівної галузі може зацікавити європейського споживача тільки після того, як буде проведено дороге переобладнання і впроваджено нові стандарти виробництва, а це не є реальним без тісної співпраці українських виробників з новими стратегічними партнерами. У металургійній галузі поставки в ЄС вже на

сьогодні визначаються переважно попитом, адже немає суттєвих обмежень у торгівлі, отже суттєве зростання експорту в ЄС мало ймовірно. Переорієнтація ринків у цій галузі має бути спрямована на ринки Близького сходу та внутрішній ринок.

Галузі, що мають стати рушієм української економіки в період трансформації це сільське господарство, ІТ – сектор та транспорт. Передбачається, що сільське господарство скористається найбільшими перевагами від відкриття ринку ЄС. Продукція рослинництва одразу ж, а тваринництво і харчова промисловість після того, як отримають відповідні сертифікати якості, покажуть зростання. Розвиток сільського господарства в свою чергу забезпечує зростання обсягів вантажних перевезень. У січні-березні 2014 року обсяги експортних перевезень Укрзалізниці збільшилися на 7,3%. Відзначено зростання також по транзитних вантажах – на 0,6%. Внутрішні вантажоперевезення, порівняно із відповідними показниками минулого року, складають 97,7%, імпорتنі – 97,5%.

Щодо ІТ-сектора, то в минулому році ця галузь зросла на 30 %, але на ділі потенціал росту більший. Цей сектор може зростати на 40-50 % на рік за умови сприятливого бізнес середовища. Нестабільна ситуація в країні може негативно вплинути на інвестиції в розвиток ІТ-сектору на сході України, проте це не впливає на розвиток львівського ІТ кластера, очікування там дуже позитивні. Суттєвим імпульсом до зростання можуть стати також ініціативи сектора, підтримані урядом, спрямовані на детінізацію і на перехід від чисто аутсорсингової моделі ІТ галузі до продуктової.

Отже, можна сказати, що втрата російського ринку вплине дуже суттєво на східні регіони, але через нестабільність негативний вплив також відчують і центральні та західні області. На сході очікується скорочення персоналу у депресивних галузях на 20%. Очікується, що сепаратистські рухи будуть підсилюватися в умовах суттєвого погіршення локальної економічної ситуації. Також почалася очікувана трудова міграція на захід України та до центральних областей, а також до Західної Європи з східних областей. Роль ЄС у утримуванні ситуації в межах стабільності може полягати у виділенні фінансової та технічної допомоги на переоснащення виробництва і проведення низку інформаційних кампаній з метою донесення до бізнес середовища та населення ідеї, що майбутнє стоїть за модернізацією економіки та диверсифікацією ринків збуту у напрямку ЄС і не тільки. Спільна робота з розвитку африканських та близькосхідних ринків теж може бути ефективною. Усвідомлення того що Росія і економічно і політично прагне досягти максимальної закритості, повинно переконати тих, хто приймає рішення про спрямування фінансової допомоги ЄС для України в тому що ті фінанси що призводять до досягнення макроекономічної стабілізації є своєчасними і важливими, але недостатніми. Необхідно використати кризовий період, пов'язаний з закриттям традиційних ринків для переорієнтації українських компаній, яка (переорієнтація) після закінчення кризи залишиться і сприятиме подальшому розвитку геополітичної ситуації у напрямку слідування України у фарватері західної політики і недопущення рецидивів так званої багатовекторної політики України, що призвела до зриву підписання Угоди про Асоціацію з ЄС і подальшої дестабілізації обстановки в Україні і в цілому в макрореєоні.