

УДК 623.81

Шваньова Олена Олександрівна (1985 р. н.). Магістрантка Інституту історії і права Миколаївського державного університету ім. В.О. Сухомилинського. Тема магістерської роботи: *“Цивільне суднобудування у Миколаєві з 50-х років ХХ ст. до сьогодні”*.

ЧИ ІСНУЄ АЛЬТЕРНАТИВА ПРИВАТИЗАЦІЇ СУДНОБУДІВЕЛЬНИХ ЗАВОДІВ МИКОЛАЄВА?

Стаття розповідає про роль іноземних інвестицій у суднобудуванні міста Миколаєва, про необхідність створення законодавчої бази, яка б регулювала роботу суднобудівної галузі в Україні. Також автор торкнувся теми приватизації миколаївських верфей, зокрема на прикладі заводів “Океан” і “ЧСЗ” показано, які різні наслідки може мати таке придбання.

Статья рассказывает о роли иностранных инвестиций в судостроении города Николаева, о необходимости создания законодательной базы, которая регулировала бы работу судостроительной отрасли в Украине. Так же автор коснулся темы приватизации николаевских верфей, а именно на примере заводов “Океан” и “ЧСЗ” показано, какими разными могут быть последствия такого приобретения.

This article is about the role of investments in shipbuilding of Mykolaiv, about the necessity of creation of legislative base which would regulate work of shipbuilding industry in Ukraine. The author also touches the issue of privatization shipbuilding yards and talks about different ways of this process.

З огляду на сучасний стан миколаївських суднобудівних заводів, проблема їх приватизації стоїть дуже гостро. У світлі останніх подій (новий власник у заводу “Океан”, співпраця заводів ЧСЗ та ім. 61 Комунара з Херсонським суднобудівним заводом) можна зробити висновок, що приватизація – єдиний вихід з кризової ситуації і єдина можливість отримати належне фінансування та завантажити стапелі роботою. Актуальність проблеми очевидна, адже ніщо так не хвилює миколаївців, як доля заводів. Від іноземних інвесторів залежить кількість робочих місць, заробітна плата корабелів і найголовніше – престиж галузі суднобудування в Україні та за її межами.

Історія заводів ЧСЗ, “Океан”, ім.61 Комунара вивчалась багатьма істориками, краєзнавцями, суднобудівниками. Їм присвятили свої праці А.А. Малярчук, І.Р. Чумаков, А.К. Яценко, Л.А. Плясков, Л.М. Кучеренко, певні аспекти глибоко вивчались Ю.С. Крючковим, В.В. Бабічем, Б. Бугаєнком, А. Галем. Але, на жаль, проблема сучасного стану заводів, іноземних інвестицій,

приватизації майже зовсім не досліджена. Дізнатись “останні новини” можна лише з періодичних видань (оглядові статті в газетах “Вечерний Николаев”, “Южная Правда”, у журналі “Судостроение и судоремонт”), окремих журналістських розслідувань, інтерв’ю з директорами заводів. Оскільки деякі питання теми інвестицій і приватизації висвітлені недостатньо, автор статті своїм завданням ставить – охарактеризувати неупередженим поглядом іноземні капіталовкладення в розвиток суднобудівних верфей Миколаєва. Отже, чому заводи приватизуються, хто оголошує тендер на продаж акцій заводу, яких інвесторів хочуть бачити наші суднобудівники – на ці та інші питання можна знайти відповідь у статті.

Найкращий приклад приватизації – завод “Океан”, найгірший – ЧСЗ. Потрібно розглянути розвиток цих заводів після придбання їх інвесторами, аби зрозуміти, чому одна спільна процедура (купівля акцій) приводить до таких різних шляхів подальшого розвитку.

У жовтні 2000 року контрольний пакет акцій (78 %) заводу “Океан” було викуплено голландською

компанією “Damen Shipyards Group”, яка почала діяти ще в 1927 р. і до цього часу залишається одним зі світових лідерів у сфері суднобудування. “Океан” завжди приваблював своїм потенціалом, а для інвестора дуже важливою була можливість будувати великотонажні судна для утвердження на світовому ринку. Компанія “Damen” вивчила всю фінансову ситуацію, залучила незалежний аудит, своїх спеціалістів і в результаті взяла участь у конкурсі, погодившись з його умовами щодо виплати кредитної заборгованості в бюджет і пощодо заробітної плати [1]. Вже за два роки після цього об’єм виробництва збільшився більш ніж у 600 разів, кредиторський борг зменшився з 230 млн до 80 млн гривень, “Океан” перейшов на стандарти і методи роботи, прийняті в країнах Євросоюзу [2].

Завод (вже з новою назвою ВАТ “Damen Shipyards Okean”) почав працювати, виконувати нові замовлення на будівництво контейнеровозів, багатотоннажних вантажних суден, танкерів-хімовозів, суховантажників, буксирів-постачальників та ін. Компанія “Damen” вкладала у відродження підприємства багато мільйонів євро: була куплена і введена в експлуатацію машина плазменної різки під водою, придбані верстати для різки сталевих і склопластикових труб, програмне і технічне забезпечення для проектування суден, проведено ремонт кранів в сухому доці, відремонтовано службові приміщення [3]. Верф переглянула і кадрову політику: спеціалісти проходять стажування в Голландії, Англії, Румунії, Польщі, на роботу почали приймати молодь, зарплату підвищили до 400 доларів.

У серпні 2006 року між власниками основного пакету акцій “Океану” – голландською компанією “Damen Shipyards Group” і норвезькою “Aker Yards” – була підписана угода про організацію спільного підприємства [4]. Справа в тому, що в Норвегії на вимогу Євросоюзу скорочується політика державної протекції по відношенню до власних суднобудівних заводів, і тепер норвезьким компаніям значно вигідніше будувати судна за кордоном, у тому числі і в Україні. Холдинг “Aker ASA” заснований ще в 1841 році. Сьогодні компанія є світовим постачальником технологій для користувачів нафтогазового ринку та вважається однією з найбільших європейських суднобудівних і риболовних компаній. “Aker Yards” належать 17 суднобудівних і судноремонтних заводів в Німеччині, Румунії, Франції, Фінляндії, США. З приходом на “Океан” нового власника підприємство отримало додаткові можливості в будівництві суден нового типу.

Загалом, з тих пір, як завод було приватизовано, пройшло 8 років. Час, досвід і результати роботи верфі показали, що нові власники підняли її до міжнародного рівня.

У 2008 році заводом “Damen Shipyards Okean” зацікавилась російська компанія “FLC West”, яка займається інвестиціями в галузі, що мають стратегічне значення для держави, у тому числі в суднобудування і вантажоперевезення. Компанія зареєстрована в Люксембурзі і на 50 % належить

FLC, а 50 % – приватній кіпрській інвестиційній компанії “Almiar Investment Ltd”. У липні компанія придбала 70 % акцій “Aker Yards”. Таким чином, на ринку суднобудівних послуг з’явилась нова (об’єднана) група компаній – “Wadan Yards AS”. На даний момент їй належать дві німецькі верфі (Вісмар і Варнемюнде), миколаївський суднобудівний завод “Океан” та чотири проектно-дизайнерські бюро. Керівництво компанією здійснюється штаб-квартирою в Осло, а раду директорів очолює власник “Wadan Yards AS” – Андрій Бурлаков. 9 жовтня 2008 р. він відвідав завод, познайомився з місцевим керівництвом, заводчанами та повідомив персоналу і представникам ЗМІ, що завод “Damen Shipyards Okean” тепер матиме нову назву – ВАТ “Wadan Yards Okean OJSC”. Сьогодні завод допрацьовує замовлення за контрактом з “Aker Yards”, але вже ведуться переговори про авантаження доку сушовантажниками, балкерами чи танкерами дев’ятого понад 60 тонн [5, С. 2]. Залишається сподіватись, що з новим власником завод працюватиме не гірше, ніж з “Damen”. М.П. Романчук – в.о. генерального директора, висловив свої надії на плідне партнерство з інвестором, “який розмовляє зрозумілою мовою”. У свою чергу, Андрій Бурлаков запевнив заводчан, що “Океан” не буде опосередкованою верф’ю – у нього (заводу) буде “своя мета”, яка є в кожній придбаній “Wadan Yards AS” верфі [6].

На прикладі “Океану” ми бачимо наскільки перспективним може бути розвиток заводу після приватизації. Вся справа у тому, що власниками заводу завжди були компанії зі світовим іменем на ринку суднобудування – “Damen Shipyards Group”, “Aker Yards AS”. Це означає, що інвестори мають певний досвід в цій сфері, розуміють стратегічну та експортну важливість суднобудівної галузі і не шкодують коштів на модернізацію цехів, стапелів, закупівлю обладнання, ремонт приміщень тощо. На жаль, з Чорноморським суднобудівним заводом все вийшло навпаки. Його власниками стали люди, які не мають ніякого відношення до суднобудування, у результаті чого занедбали перспективну верф.

У вересні 2003 року відбулося засідання конкурсної комісії щодо продажу контрольного пакету акцій ДАХК “Чорноморський суднобудівний завод”. Передбачалось, що потенційними власниками можуть стати грецька або норвезька компанії, чи російські представники машинобудівного бізнесу. Але несподівано для всіх, акції холдингу придбало ВАТ “Миколаївська малотоннажна верф” – підприємство, створене на базі виробничих площ цеху № 47 ЧСЗ. В основному “ММВ” займалась будівництвом невеликих морських яхт за індивідуальними проектами і, зрозуміло, таких коштів (119 млн грн) на придбання ЧСЗ не мала. Це означає, що кошти до ФДМУ (Фонд державного майна України) вніс третій суб’єкт. Ним було ЗАТ “Українські цінні папери”, якому і належала “Миколаївська малотоннажна верф”.

Як і у випадку з “Океаном”, новий власник ЧСЗ за умовами договору купівлі-продажу повинен був сплатити всі борги заводу перед кредиторами, працівниками і Пенсійним фондом. Та цього не сталося. Кошти були, але на папері. Вони постійно “кочували” з одного підприємства-товариства до іншого, оминаючи при цьому і Пенсійний фонд, і кишені заводчан.

Згодом з’явилися і справжні власники заводу – російські інвестори брати Ігор та Олег Чуркіни, які ніяк не пов’язані з суднобудуванням і взагалі, таке враження, скуповували все, що “погано лежало” (Львівський автобусний завод, металобрухт та ін.). Таким чином, ЧСЗ почав поступово знищуватись. Звичайно, державні органи, які повинні були здійснювати нагляд і контроль за виконанням інвестиційних зобов’язань, не могли не бачити того, що відбувається на заводі. Було створено робочу групу (у складі двох комісій), яка працювала на ЧСЗ протягом тижня. Одна комісія від імені ФДМУ перевіряла виконання інвестиційних зобов’язань, інша – за дорученням Кабінету Міністрів вивчала загальний стан справ на підприємстві. Обидві потрапили на завод лише на другий день своєї роботи, у перший день перед перевіряючими було вишикувано заслін з охорони, яка нікого на завод не пустила [7]. Чуркіни не внесли податок на землю, заборгували і заводчанам, і Пенсійному фонду, лише “Миколаївводоканалу” – близько 3 млн грн, розграбували соціальну сферу, продали будинок відпочинку “Судостроитель” у Криму, не створили жодного робочого місця, і головне, не виконали основного зобов’язання – довести об’єми виробництва суден до 60 000 тонн металоконструкцій.

У вересні 2005 року почав діяти Комітет порятунку ЧСЗ, який очолив колишній директор заводу І. Овдієнко (1994–1996 рр.). Представники комітету неодноразово пікетували облдержадміністрацію, вимагаючи повернення верфі у власність держави. Але це був би не найкращий варіант. Брати Чуркіни ще в 2004 році посилено переводили активи холдингу до інших підприємств. Ніхто тепер не знає, що таке ДАХК “ЧСЗ”: вірогідно, більшість активів закладено-перезакладено, штучно підвищені боргові поруки перед різними фірмами, у тому числі і закордонними. Держава може забрати “кота в мішку”. І одразу після цього отримати купу судових позовів про сплату боргів... Інвестори будуть оминати стороною обплутане скандалами підприємство [8].

На щастя, господарський суд м. Києва в липні 2007 року, задовольнивши позов ФДМУ, розірвав договір купівлі-продажу ЧСЗ і постановив повернути акції заводу державі. Було повернено колишнього голову правління холдингу Олександра Сагайдакова. Його журналісти пов’язували зі “Смарт-груп” і російським бізнесменом В. Новінським, який контролює Херсонський суднобудівний завод. Саме менеджери Новінського за декілька років перетворили занедбаний ХСЗ в процвітаюче підприємство, завантажене замовленнями. Ці

“пророцтва” частково збулися. Акції холдингу “ЧСЗ” були викуплені російським інвестором, призначено нового генерального директора – Іллю Горна, перед яким постало завдання з відродження заводу, адже його практично не існувало: судна не будувались, а на території діяли інші структури, які просто орендували площу. На цьому завершилась епопея з інвесторами Чуркініми.

Сьогодні Чорноморський суднобудівний завод налагоджує виробництво. У серпні нинішнього року здано корпус танкера та буксир. Замовниками продукції стали норвезька компанія “Aker” та естонська фірма “PKL”. Також, завод разом з ТОВ “Порт-Сервіс” збирає ще один корпус танкера для норвежців і буде універсальний суховантажник на замовлення голландської компанії “Damen”. На даний момент на ремонті знаходяться 18 суден різного класу.

Таким чином, можна зробити висновок, що приватизація призведе до позитивних результатів лише тоді, коли інвестор (власник) матиме пряме відношення до суднобудування, його фірма неодноразово братиме участь у тендерах і фігуруватиме на ринку суднобудівних послуг не один рік. А насправді, нашим корабелям все одно, кому належатиме завод, аби він працював. Інвестор – надія на повне завантаження заводу, а отже, і своєчасне отримання працівниками заробітної плати.

Що ж приваблює закордонних інвесторів? Суднобудівні заводи – це перш за все потужні виробництва, які мають невикористаний потенціал і можуть реально будувати судна і навіть виконувати військові замовлення. Також, завод – величезна територія, яку можна використовувати не лише для суднобудування, а й для інших перспективних проектів. І ще, у якому б стані не перебувала верф, вона залишається важливим промисловим об’єктом, ціна якого на світовому ринку лише збільшуватиметься [9, С. 2]. Приватизація – це бізнес, і якщо він розумний, заводи відновлять свою колишню міць, статус, престиж, знову з’явиться Миколаїв – місто корабелів.

Розглядаючи проблему приватизації, потрібно дивитись в її коріння – чому взагалі Україна продає свої заводи? Невже нашій молодій державі не потрібні ні військові кораблі, ні цивільні судна? Та що вже говорити про кораблі, якщо навіть концепції розвитку військово-морського чи цивільного флоту у нас немає. Тих законів, які прийняті щодо підтримки суднобудування, недостатньо. Кожного року їх потрібно доповнювати, вдосконалювати. Продуктивно працює лише ФДМУ, який навчився продавати українські заводи і підприємства. Саме цей фонд оголошує тендер на продаж акцій державного суднобудівного заводу. Лише в 2007 році близько 200(!) об’єктів фонд готовий був продати. З такими “успіхами” у нас в Україні не залишиться жодного “свого” підприємства. Звичайно, не можна заборонити владі розпоряджатись державним майном, але можна принаймні попросити ФДМУ, щоб він краще і ретельніше обирав інвесторів і

більш претензійно перевіряв роботу з виконання інвестзобов'язань.

Україна має досить високий потенціал розвитку суднобудування, але без державної підтримки, заводи “стоять”. У такій ситуації ініціативу перехоплюють інвестори, які мають можливість допомогти. Саме тому, потрібно створити умови для захисту інвестицій і рівноправної конкуренції виробників. Так, у 2000 році було прийнято закон “Про спеціальну економічну зону “Миколаїв” (СЕЗ), мета якого – прискорення стабілізації роботи та подальшого розвитку суднобудівних заводів, портів, підприємств Миколаєва. Саме тоді і було розпочато роботу з потенційними інвесторами, але на сьогоднішній день, об'єктивно кажучи, лише Миколаївський морський торговельний порт і завод “Океан” “витягують на собі” програму СЕЗ. Миколаїв і Миколаївщина – це перш за все місцеві органи влади. Вони всім керують, на їх плечах лежить відповідальність за розвиток економіки

регіону. На 50 % існування цих органів залежить від прибутку з податків. А це означає, що прибуток визначатиметься кількістю компаній, які займаються інвестуванням в нашому регіоні.

Вже давно немає Радянського Союзу. Країни, що входили до його складу, змінили свої цінності і пріоритети розвитку, проводять свою зовнішню, внутрішню політику і самі вирішують, наскільки дозволити іноземному капіталу проникати в державні галузі виробництва. Україна – не виняток. Нам потрібно лише пам'ятати про те, що Південь нашої держави є зоною концентрації багатьох геополітичних факторів, вузлом перетину інтересів Сходу і Заходу, і стратегічну важливість нашого регіону ніхто не відміняв. А отже, необхідно пильнувати за тими галузями, які мають першочергове значення для оборони, і дуже обережно “впускати” сюди інвесторів, ретельно перевіряти, чим займається інвесткомпанія, і як розвиваються підприємства, які їй належать.

ЛІТЕРАТУРА

1. Н. Валиева. О делах минувших, о настоящем и будущем // Океан. – 2000. – № 5. – С. 1.
2. А. Чуприна. “Океан”: пять лет с “Дамен” // Южная Правда. – 2005. – № 117. – С. 1.
3. А. Кузнецов. С учетом требований европейских стандартов // Вечерний Николаев. – 2002. – 4 июля. – С. 2.
4. “Океан” переходит на химовозы // Судостроение и судоремонт. – 2006. – № 5-6. – С. 6.
5. В. Тонковид. Океановцы и нового собственника увидели, и новое название завода узнали // Вечерний Николаев. – 2008. – 11 октября. – С. 2.
6. Там само.
7. Ситуация с “ЧСЗ” – момент истины для городской общины // Вечерний Николаев. – 2007. – № 27. – С. 1.
8. С. Исаков. Нам нужно вернуть Черноморский завод в строй действующих // Корабельная сторона. – 2006. – 10 марта. – С. 2.
9. С. Исаков. Fata morgana украинского судостроения // Южная правда. – 2008. – 22 апреля. – С. 2.