

Игорь РОЗОВ

# «Слепая» экономика

## Прошлое...

Было это давно. Лет 25 назад, если только память не изменяет... Я пришел по каким-то делам к директору отделения тогдашнего Института экономики АН Украины Борису Владимировичу Буркинскому. В приемной меня попросили подождать. Объяснили: в кабинете идет встреча с собственником фирмы «Либхерр». Обсуждают строительство нового корпуса на «Январке». Собираются с европейцами строить новый кран.

О планах швейцарцев и «Краяна» — так тогда окрестили новое производственное объединение — слышал. А вот увидеть и поговорить с предпринимателем такого уровня и мечтать не смел. Удача! Буркинский вышел из кабинета проводить гостей и с ходу усек мое страстное желание. Словом, около часа длился разговор, тема которого сводилась к следующему тезису: утопии надо считать превращение города-миллионника в туристический и курортный центр.

Гость явно хорошо подготовился к визиту и встрече со своими партнерами. Услышав, что я из «Вечерней Одессы», он иронично прокомментировал несколько статей, опубликованных в нашем «Экологическом клубе». И не без ехидства поинтересовался: «А чем журналисты-экологи собираются занять население восемь месяцев в году? Море теплое у вашего побережья с мая по сентябрь, если не ошибаюсь...»

Дискуссия о том, в какую сторону развиваться экономике Одессы, шла не только на страницах «Вечерки». Кто-то утверждал, что будущее «Южной Пальмиры» — в создании комплекса предприятий по выпуску элементной базы полупроводников, а потом и переход к выпуску отечественной электроники. И указывали на два объединения: «Сопротивление» и «Нептун», которые трудились на «оборонку».

Другие утверждали, что процветание связано с развитием фармацевтической промышленности, ибо местные химики благодаря усилиям академика Богатского и его учеников сумели пробить создание научно-исследовательского института в структуре украинской Академии наук.

Третьи требовали не брать в голову идеи первых и вторых, а сосредоточиться на образовании мощного центра станкостроения и машиностроения, скромно напоминая, что четверть всего точного станкостроения Советского Союза производится в Одессе.

«Надо, — говорили они, — объединить «радиалку», завод фрезерных станков имени Кирова, «Микрон». Избавиться от дублирующих подразделений, скооперировать конструкторские и технологические силы, чтобы, в конце концов, стать конкурентами и в Европе, и в остальном мире...» Правда, все хором признавали: электронику, разумеется, пока придется брать японскую. Своей, увы, нет.

О чем точно не спорили, так это о судьбе Черноморского пароходства. Судходная компания развивалась независимо от одесситов и была обеспечена работой товарами не только со всего Союза, но и окружающего мира.

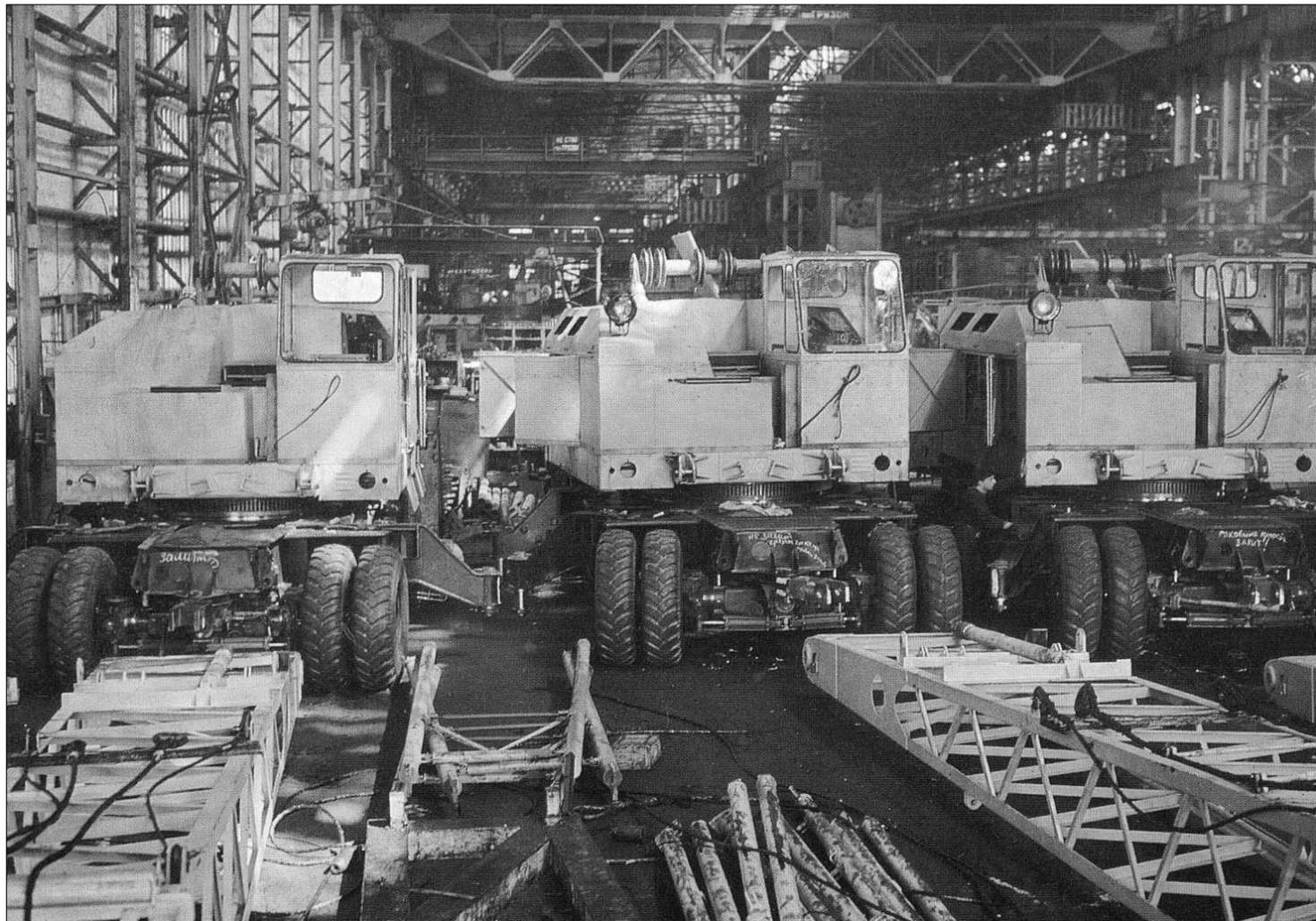
Впрочем, кроме перечисленных выше отраслей в городе существовали такие отрасли производства как перерабатывающая и кондитерская. Продовольственное машиностроение. И, понятно, ЗОР, выпускающий сельхозтехнику. А неподалеку от Одессы зарабатывали свои миллионы на экспорте карбамида припортовый завод.

Словом, если говорить языком современности, то налоговая база «Южной Пальмиры» и Одесчины чем-то напоминала украинский чернозем. Куда ни воткнешь черенок, обязательно пойдет в рост плодородное дерево.

## Настоящее...

К чему я начал с прошлого? Да к тому, что без знания истории экономики и промышленности Одессы, без анализа того, что было и что исчезло, трудно разобраться в дне сегодняшнем. А тем более — делать прогнозы. Не собираюсь идеализировать ушедшие годы. Промышленность города повторила судьбу развалившегося Союза. И, замечу, не только по причинам политическим.

Предприятия в своем большинстве были ориентированы на производство товаров внутри государства. И лишь некоторая, достаточно мизерная часть товаров могла конкурировать на внешнем рынке. Та же «радиалка» работала в основном на страны СЭВ: Польшу, Венгрию, Болгарию, Румынию, частично — Чехословакию и ГДР. Чутко — на Азию и Африку. И только отдельные, так сказать, единичные экземпляры попадали на рынки Европы и Канады. Это тоже приносило деньги.



Ордена Трудового Красного Знамени завод тяжелого краностроения имени Январского восстания. 1978 г. Фотография из проекта OLD.ODESSA.UA.

Но говорить о полноценной конкуренции — нет смысла. Без серьезных структурных перемен, реформирования экономики и финансового сектора для перехода на рыночные «рельсы» обойтись было невозможно. Следовательно, шаг первый — это не разрушение, а реформы. С пониманием того, что неизбежны потери отдельных отраслей, обязательно появление безработицы. Но рецепт ухода от появления лишних рабочих рук существовал. Его подсказала реформа угольной промышленности, проведенная Маргарет Тэтчер в Великобритании.

Помните? Закрывались бесперспективные шахты. Предлагался досрочный уход на пенсию с серьезным денежным «бонусом». Открывались учебные центры для переподготовки специалистов для предприятий новых отраслей. Желающим заняться бизнесом выделялись под низкий процент кредиты. Крупные корпорации, занимающиеся выпуском высокотехнологичных изделий, стимулировали для открытия таких производств в шахтерских районах.

Понятно, что без коррекции на местную ситуацию не обойтись. Но в конечном итоге без таких решительных шагов сохранить промышленный потенциал миллионной Одессы было невозможно. Впрочем, этот вывод я распространяю и на всю страну, на Украину.

Трагедия настоящего лежит в прошлом. За двадцать с лишним лет Украина так и не сумела определить свое место в мировой экономике. Допускаю, что вина здесь лежит на плечах политиков. Отбросив в сторону очевидные истины наших дней, такие как воровство, взяточничество, коррупция, под черну, что ни одна влиятельная украинская партия не сумела создать внятную экономическую программу. Ни одна!

Те же сокрушенные вторым Майданом «регионалы» не морочили себе голову видением будущего промышленной Украины. Они, скорее, заботились о переделе собственности конкурентов и окончательной приватизации остатков государственной в свою пользу, нежели судьбой страны в экономической сфере.

Мне приходилось наблюдать за работой Одесского областного совета четыре последние года. Каждый раз, когда в секретариате мне, как депутату, выдавали очередной план (программу) социально-экономического и культурного развития региона, я так и не находил в этих документах четких и реальных шагов со стороны власти. Впрочем, иллюзий никогда не питал. Традиция размножать бумаги — это старая привычка, осевшая в мозгах бюрократов еще со времен брежневской «застоя».

Особенно умиляло желание властей создавать специальные экономические зоны. В разные времена в партнерстве с разными

странами. То с китайцами, забывая, что в этой стране предпочитают вывозить за рубеж в таких случаях собственную рабочую силу, а не приглашать местных. То с какими-то мифическими европейскими компаниями, о которых трудно найти хоть какую-нибудь достоверную информацию.

Та же ситуация присуща и городской думе. Здесь в разные времена мэрия фантазировала куда круче, нежели их губернские коллеги. Результат одинаков и для первых, и для вторых.

Если в конце восьмидесятых — середине девяностых дискуссия шла о выборе приоритетных отраслей промышленности, то сегодня все мы являемся свидетелями горячих споров о том, может ли Одесса стать второй Венецией или Барселоной. Ну, на худой конец и Варна сгодится!

Туризм, отдых, индустрия развлечения — вот темы постоянных споров в одесском сегменте того же «Фейсбука». Иногда, правда, вспоминают порты. Но только с одним уточнением: много или мало ожидается заходов круизных лайнеров.

С карты промышленной Одессы напрочь исчезли «январка», «радиалка», «Прессмаш», завод фрезерных станков имени Кирова, ЗОР. Понятно, что все они смогли бы выжить в условиях рынка. Но терять специалистов-металлистов (это я о слесарях и станочниках), технологов и конструкторов — преступление. Сегодня днем с огнем не отыщешь таких профессионалов. Часть из них укатили в Европу и США. Другие пытаются выжить, занявшись торговлей.

**Основным источником в структуре ожидаемой добавленной стоимости — той, что создана на предприятиях региона — в 2014 году стали транспорт, складское хозяйство, почтовая и курьерская деятельность в размере почти 23 процентов. Далее идет оптовая и розничная торговля — около 14 процентов. Следом — перерабатывающая промышленность: порядка 12 процентов. Потом — операции с недвижимостью: 10 процентов. И, наконец, сельское хозяйство — 9 процентов.**

Любой человек, обладающий логикой, поймет, глядя на эти цифры, что количество занятых в перечисленных сферах явно не покрывает потребности в работе большей части населения как в Одессе, так и в области.

## Будущее...

Понятно, что никто свою долю на мировом рынке Украине не отдаст. Это, между прочим, видно уже по первым результатам работы в рамках договора об Ассоциации с ЕС. Квотирование неизбежно как раз для тех отраслей экономики Украины, которые разрушают

сложившийся баланс интересов в том же аграрном секторе Европы.

Следовательно, надо попытаться использовать те преимущества Украины, без которых мировой экономике не обойтись. Говорю, прежде всего, о транспорте, о логистике. Удобное географическое положение, наличие крупных портов, достаточного количества складских помещений — вот что выделяет Одессу из других городов страны.

Но если это так, то следующим шагом может быть создание предприятий транспортного машиностроения. Вместо туманных мечтаний о «свободных экономических зонах» стоило бы «пробить» через парламент безналоговые «каникулы» для западных концернов, производящих специализированную технику. Начиная от погрузчиков и завершая «линейкой» портовых кранов. Пусть пока на уровне сборочного производства!

Если мы стремимся привести в порядок дороги, которые смогли бы реанимировать те десять европейских транспортных «коридоров», где присутствуют Одесса и область, то почему бы не втянуть к нам и производителей дорожной техники — на тех же условиях, что и отрасль транспортного машиностроения? Причем упор сделать на производителей, к примеру, из Тайваня, которые не столь активно присутствуют в Европе и странах постсоветского пространства.

Два-три новых крупных предприятия в Одессе потянут за собой развитие мелкого и среднего бизнеса. А это уже оживление потребительского рынка, который сегодня еле-еле дышит.

Особый упор стоило бы сделать на реанимацию Украинского Дунайского пароходства и модернизацию тамошних речных портов. Большая часть украинского пассажирского флота на Дунае сосредоточена, увы, за пределами страны. Его техническое состояние, понятно, уже не то, что было лет тридцать назад.

Но строительство речных круизных лайнеров — это тоже часть общей реанимации национальной экономики. И одесской — в частности. Раз это так, то вот еще одна общенациональная задача, которую обязаны поставить перед собой как амбициозная областная власть, так и городская дума «Южной Пальмиры».

Понятно, что многие добавят к этим предложениям и создание центров для разработчиков программного обеспечения, помечтают о строительстве в Одессе собственной «Силиконовой долины». Допускаю, что это вполне реальные проекты. Но они, как и описанные выше, в прямой зависимости от действий Киева. От тех чиновников и политиков, которые обязаны предложить гражданам своей страны свое видение экономики. К сожалению, подобных планов, видать, еще не написали. Плохо: время уходит...