



Експертна дискусія

«Що з металургією?»

12 січня 2023 року Центр соціально-економічних досліджень CASE Україна провів дискусію на тему «Що з металургією?». У ній взяли участь директор GMK Center Станіслав Зінченко; президент ОП «Укрметалургпром» Олександр Каленков; модерував захід виконавчий директор CASE Україна Дмитро Боярчук.

Публікуємо ключові тези дискусії, а також стислий переказ доповідей спікерів.

Основні тези

- *Гірничо-металургійний комплекс постраждав з перших днів вторгнення РФ. Через безпекову ситуацію відбулося суттєве скорочення виробництва.*
- *Світова кон'юнктура (неможливість покладатися на внутрішній ринок) і логістика (велика частка у витратах) стали вагомими факторами впливу.*
- *Середньорічний підсумок року в галузі – задіяно 30% потужностей (фактично ж 15–20% за останні місяці).*
- *Пропорції експорту на внутрішньому ринку і далі зберігаються, проте географія зовнішнього ринку сильно змінилася, європейські ринки не спеціалізуються на сировинному експорті залізничним транспортом (переважають порти та мультимодальні перевезення контейнерів).*
- *Перелік проблем ГМК України в умовах війни:*
 - 1 – знищення, пошкодження, захоплення підприємств (втрати експорту через окупацію – 30% слябів, 30% – гарячекатаного рулону, що становило найбільші експортні доходи країни);*
 - 2 – систематичні обстріли та брак персоналу (велика частина працівників була змушена виїхати);*
 - 3 – нестача енергетичних потужностей (більш як 50% підприємств галузі закрито, а відкриті, працюють не більш як на 20%);*
 - 4 – розрив логістичних ланцюжків (нині логістичні витрати дорівнюють собівартості продукції);*
 - 5 – блокування портів (дослідження GMK Center свідчить, що блокування портів щомісячно коштує Україні 420 млн дол. США недоотриманих доходів від експорту). Це втрати податків, роботи для людей, експортно-валютних надходжень, це вклад до ВВП країни.*
- *Перспективи відновлення ГМК сектору у відбудові країни: по-перше – зростання попиту споживання продукції металу на особу, металургійний комплекс має задовольнити цей попит; по-друге – безпосередній зв'язок з іншими галузями, 40% перевезень вантажів через порти на залізницю становить продукція ГМК; по-третє – важливо мати велику базу сталі під час вступу до ЄС, що дасть змогу посісти вагоме місце у ланцюжках доданої вартості.*
- *Загальносвітова та конкретно європейська економічна ситуація для українського сталевого та гірничо-металургійного комплексу наразі дуже несприятлива (зменшення попиту на сталь → зменшення виробництва → закриття заводів). Для нас це найбільша проблема після пошкодження підприємств, логістичних проблем і*



ЕКОНОМІЧНА ПРАВДА

браку енергетичних потужностей, адже зараз європейський ринок – це єдиний зовнішній торговий майданчик для України.

Переказ дискусії (відео повної дискусії [за посиланням](#))

- Чим зараз живе гірничо-металургійний комплекс в умовах війни?

Олександр Каленков

Гірничо-металургійний комплекс постраждав найбільше від агресії РФ. Проблеми почалися навіть не в лютому 2022 року. Ще з 2014 року ми втрачаємо підприємства на тимчасово окупованих територіях, перебудовується логістика. Звичайно, з лютого був найсильніший удар.

З перших днів відбулося суттєве скорочення виробництва. Ми розуміли, що основне – це безпека наших людей. Наші підприємства розташовано в Маріуполі, Запоріжжі, дуже близько до тієї лінії фронту, з якої почалося вторгнення. Тому перше скорочення виробництва, починаючи з перших днів війни, відбулося з міркувань безпеки, потім наклалися економічні фактори.

Оскільки наша галузь зав'язана на експорті (близько 50% гірничорудної продукції та 80% металургійної), для нас були важливими: **по-перше** – світова кон'юнктура, бо ми не могли покладатися на внутрішній ринок; **по-друге** – логістика, бо вона становить суттєву частку в наших витратах (з початком війни логістичні затрати зросли вчетверо-вп'ятеро для нашої продукції).

Водночас ми зіткнулися з тим, що через агресію Російської Федерації на глобальних, європейських ринках ціни падають. Ми опинилися в ситуації, коли ціни знижуються, собівартість продукції зростає, а ми не можемо доставити її до наших клієнтів.

Тому наша галузь постраждала найбільше. За підсумками року ми виходимо на 30% торішніх показників з металургії. Однак це не повинно ввести в оману, в грудні, наприклад, вони були на рівні 15%. Калькулюючи річні показники, беремо до уваги і січень, і лютий, коли військові дії ще не почалися, коли ще виплавляли сталь, виробляли продукцію та її експортували. Тому за річними підрахунками – 30%, але насправді металургійні підприємства завантажені десь на 15%, гірничорудні – на 20%. Це надзвичайний удар, від якого нам дуже важко оговтатися.

Ще один важливий вимір цієї проблеми – Маріупольський майданчик. Два комбінати торік виробили 40% нашої продукції зі сталі. Зараз ми їх тимчасово втратили, а ті підприємства, які залишаються на контрольованій території, – на лінії зіткнення (Запоріжжя, Авдіївський комбінат, Кривий Ріг). Тому безпекові обставини продовжують впливати.

Пропорції експорту на внутрішньому ринку і далі зберігаються приблизно на тому самому рівні, але географія експорту дуже сильно змінилася. Якщо раніше європейський ринок був нашим домашнім ринком, поставляли туди третину продукції, то цього року це буде 60% – країни ЄС, в іншу Європу – 10%, Туреччина та інші країни – теж 10%. Зрозуміло, коли ми втратили українські порти, поставляти продукцію на дальні ринки стало набагато складніше.



Усі підприємства працюють у глибокому збитку, не покриваються навіть змінні витрати, не кажучи про постійні. Це означає, що згоряють кошти, наші підприємства несуть зобов'язання. Упродовж багатьох місяців тривали виплати заробітної плати всім робітникам Азовсталі, «Маріупольського металургійного комбінату ім. Ілліча». За таких важких обставин, навіть якщо люди не мають змоги працювати, дуже важливо, щоб вони отримували бодай якийсь дохід. Це важливо для всіх підприємств, але потрібно розуміти, що це не може тривати довго.

Зараз головне завдання – дотягти до нашої спільної перемоги, бо для України дуже важливо зберегти гірничо-металургійну галузь. Є обмеження щодо експорту, економічних розрахунків і фізично, що ми можемо доставити, а що не можемо. Було зроблено все для того, щоб зменшити собівартість, але не постраждали люди, щоб ми щось виробляли, все ж таки відправляли на експорт продукцію і підприємства працювали. Зараз ми перебуваємо в такому режимі виживання.

- Яка проблема постала найгостріше – руйнування чи логістика? Можливо, продукцію і виробляють у певних обсягах, але її неможливо вивезти?

Станіслав Зінченко

Не можна сказати, що найбільше впливає – впливає все. **Найгостріша проблема – це знищення, пошкодження, захоплення підприємств.** Ніхто не знає, що зараз з «Іллічем», КХЗ, ЗЖРК, усі знають, що Азовсталь повністю зруйновано. Ніхто не знає, що буде з цими підприємствами і чи можна їх відновити. Це найбільше, що впливає сьогодні.

Через окупацію Маріуполя ми втратили 30% експорту слябів, 30% експорту гарячекатаного рулону – це те, що приносило найбільші експортні доходи Україні та відігравали важливу роль у ланцюжках доданої вартості європейських та американських партнерів.

Друга за ранжуванням проблема – обстріли підприємств і брак персоналу. Практично всі підприємства зосереджено на лінії фронту, регулярно прилітає і до них у Кривому Розі, Нікополі. Це постійні обстріли, щоранку відновлюють, лагодять і вони знову працюють. Ціла низка спеціалістів виїхали, переселилися, їх не можна змусити залишитися на підприємстві.

Третє – це брак енергетичних потужностей. Це добило галузь від літніх показників, коли було 25–30% завантаження. Нині в середньому завантаженість у галузі близько 15%. Це брак енергетичних потужностей у місцях розташування, бо енергетична інфраструктура є не тільки в Києві, а й у багатьох великих містах металургійного та гірничого виробництва.

Розрив логістичних ланцюжків також вплинув на потужності на першому етапі – це брак коксівного вугілля, імпортована сировина, запчастини. Підприємства за 3–6 місяців знайшли вихід, організувавши між собою кооперацію для того, щоб підтримувати один одного в роботі.

З погляду фізичних обсягів виробництва та експорту блокування портів – це найбільша наша проблема. Ми провели [велике дослідження](#) та з'ясували, що блокування портів щомісячно коштує Україні 420 млн дол. США, не отриманих доходів від експорту. Якби не було цього блокування портів навіть за наявних проблем у ГМК секторі, ми могли б виробляти та експортувати 1.3 млн т залізної руди, 151 тис. т чавуну, 192 тис. т напівфабрикатів і 218 тис.



т готової металопродукції. Кожна тонна, вироблена та експортована, цих видів продукції – це податки, робота для людей, експортно-валютні надходження, вклад до ВВП країни.

- Якщо прибрати обмеження щодо портів і логістики, то яким міг би бути рівень завантаження підприємств?

Станіслав Зінченко

Рівень завантаження буде різним на різних підприємствах, тому що там виробляють різну продукцію, але ми зможемо повернутися до літнього рівня (30–45%) залежно від типів підприємства, гірничо-збагачувального комбінату, його клієнтів, сталевих комбінатів, хто на який ринок орієнтований. Однозначно ми можемо відновитися. Зараз більш як 50% ГЗК України закрито, а відкриті працюють не більш як на 20%, тобто на дуже невелику потужність.

Впливає також обмежена пропускна здатність Укрзалізниці і тривалі терміни доставки через черги. Хоча зараз черги зменшилися завдяки «Зерновій угоді». Укрзалізниця каже, що їхня потужність пропускної здатності 400 вагонів на день, за нашими підрахунками – не перевищує 1800 вагонів/день. Черга нині два тижні, можливо 10–12 днів, була 45 днів. Проте однак Укрзалізниця має обмежену пропускну здатність, бо наші західні прикордонні транзитні переходи не були готові до сировинного експорту.

Європа також не була готова до сировинного експорту залізничним транспортом, оскільки там висока частка контейнеризації вантажів, які приймають через порти або мультимодальні перевезення за допомогою контейнерів. Тому зі свого боку вони не могли підтримати нас, що обмежило наш експорт. У деяких експортерів вартість зросла вп'ятеро, у деяких – в 3–4 рази. Ми здійснювали калькуляцію залізної руди, наприклад, через польські порти перевезення в Китай (раніше він посідав 45% нашого експорту), 100–110 дол. США становить увесь шлях за вартості тонни руди 100–110 дол. США. Логістичні витрати = повній вартості продукції. Це унеможливило наш експорт, не враховуючи обмежені потужності Укрзалізниці та європейських портів.

- ГМК живе в режимі руйнування та шалених втрат. Які перспективи відновлення сектору, де взяти на це кошти та як це може відбуватися?

Олександр Каленков

По-перше, гірничо-металургійний комплекс для української промисловості був завжди дуже важливим. Торік ми експортували 22 млн т, це зіставно з рівнем агропродукції. Останні 20–25 років український ВВП зростає-падає разом з розвитком української металургії та гірничого комплексу. Ми були дуже зав'язані на експортні ринки, тому що в Радянському Союзі частка продукції йшла в інші республіки, але після здобуття незалежності ми переключилися на експорт продукції. Напевно немає іншого такого ринку, який би настільки залежав від експорту (більш як 80%). Це означає, що на циклічному волатильному ринку ми рухаємося разом з ринком. У багатьох інших країнах з розвиненим гірничо-металургійним комплексом внутрішній домашній ринок робить подушку безпеки, яка допомагає перенести важкі часи. Для нас такої подушки не було.

Відновлення України – це величезні розміри інвестицій. Останні роки всі види інвестицій, якщо перевести в долари за довоєнним курсом, становили близько 20 млрд дол. США



щороку. Зараз вважають, що для відбудови України треба 700–800 млрд дол. США. Навіть якщо розтягти на кілька років, щороку ця сума буде в рази вища, ніж ті інвестиції, які вкладали впродовж останніх 20 років.

Інвестиції означають і попит на метал. У нас **споживання на особу** було вкрай низьким тому, що ми були дуже недоінвестовані в інфраструктуру всі 30 років. Тільки останніми роками ми почали активно інвестувати у дорожні будівництва, були плани з будівництва житла та інше. Проте недофінансували і тому в нас споживання металу на особу було в кілька разів нижче, ніж у Польщі, в «азійських тигрів». Якщо ми після перемоги вийдемо на статус відбудови, у нас повинно зрости споживання металу на особу тому, що будуть задіяні фірми, будемо будуватися. Можливо, будемо будуватися за європейськими стандартами, за якими, наприклад, споживання будівництва вп'ятеро вище металу, ніж будівництва за стандартами Радянського Союзу, які ще є в Україні.

У будь-якому разі повинен зрости внутрішній ринок з +/- 5 млн т, які були останні 20 років, до рівня Польщі і Східної Європи – 15 млн. т. Це дуже гарне підґрунтя для того, щоб відбудовувати ринок вироблення металевих продукцій всередині України. Буде прикро, якщо ми будемо імпортувати.

Якщо говорити про будівництво, то це та продукція, яку Україна виробляє. Частина металопродукції країна не виробляє, але це більше пов'язано з машинобудуванням, тому імпорт був більш-менш на постійному рівні – 25–30%.

Коли будемо відбудовувати Україну, **буде зростання попиту на метал**. Дуже важливо, щоб ми **задовольняли цей попит українським металом**, тому що наша індустрія пов'язана з іншими галузями, ми будемо створювати мультиплікативний ефект.

Щодо **логістики**, більш як 40% перевезень у портах і Укрзалізницею – це продукція гірничо-металургійного комплексу. Основним джерелом виторгу були саме вантажні перевезення. Тому ми впливаємо й на інші галузі.

З погляду безпеки дуже важливо, щоб виробництво такого стратегічного продукту, як сталь, було, по-перше, в Україні, по-друге, в Євросоюзі. Ми вступимо в ЄС через 3–5 років, **Євросоюзу важливо мати таку сталеву базу всередині своєї структури**. Це одна з перспективних ніш, де ми можемо посісти своє місце в Європейському Союзі. Це буде поштовхом у ланцюжку доданої вартості, щоб рухатися далі до інших галузей: на трубну промисловість, вироби з металу, на виробництво металопродукції з більшою доданою вартістю для машинобудування, виготовлення продукції під замовлення великими партіями під кожного конкретного споживача. Тут є перспективи розвитку.

Коли ми говоримо про майбутнє гірничо-металургійного комплексу України, то передусім це природні причини: у нас найбільші поклади залізорудної сировини; у нас дуже розвинена база трудових ресурсів, створюваних десятиліттями; у нас підприємства, які конкурують і вже давно інтегрувалися до світового ланцюжка виробництва.

Для мене цілком очевидно, що ми рухалися б набагато швидше, якби в нас не було штучних бар'єрів. Інколи запроваджували обмежувальні заходи ЄС, наприклад, демпінгове мито на продукцію сталевих гарячекатаного рулону. Якщо Україна буде частиною Євросоюзу, що буде нашим домашнім ринком, а європейці будуть ставитися як до партнерів, які посідають



нішу в європейській економіці, тоді буде набагато більше стимулів вкладати гроші в розвиток і випуск продукції з більшою доданою вартістю.

Отже, своя металургія в Євросоюзі, поклади корисних копалин, кваліфіковані люди, активи, розуміння, як рухатися для того, щоб перетворювати компанії на сучасніші та екологічніші, що виробляють продукти з більшою доданою вартістю, Європа наш домашній ринок, відбудова України та великий попит на металопродукцію найближчими десятима роками – це основні фактори які призводять до того, що ГМК буде розвиватися та стимулювати інші галузі промисловості.

Станіслав Зінченко

Оцінка споживання щодо ринку – 2 млн т 2022 року. Це катастрофічне падіння зі споживання металопродукції. Усі економісти повинні розуміти одну річ – падіння споживання металопродукції завжди чітко відображає падіння ВВП, підприємницької активності та ін. Тобто відстеження падіння на 50–55% – дуже негативний сигнал. До цієї структури входить все – будівництво, інфраструктура, машинобудування, модернізація. Наша економіка ще буде це відчувати.

Додам ще один важливий фактор. Як оптиміст я сподіваюся на зростання споживання вітчизняної металопродукції, але вже зараз є сигнали того, що відбудова України, відновлення інфраструктури напряду будуть пов'язані з імпортом металопродукції до того ж, що все те саме можна виробляти чи купити в Україні. Перші дзвіночки вже є, Укрзалізниця підписала договір з французьким виробником рейок на 40 млн євро, Укравтодор – на постачання конструкцій для мостів на 25 млн євро. Усе це можна виробити в Україні.

- Світові тенденції вказують, що сектор опинився у своєрідних «ножицях»: з одного боку – руйнування, з іншого – у світі відбувається скорочення монетарно-фіскальних стимулів, що вже впливає на ціну. Як у таких умовах почувається ГМК України?

Станіслав Зінченко

Дешеві гроші, ковідні виплати, стимулювання – усе закінчується. Зараз бачимо наростання світової економічної кризи, економісти та аналітики вже кажуть про це більш як 8 місяців. Світовий банк вийшов з поганими оцінками.

Для мене оцінкою, яка напряду впливає на Україну, – це як рухається світова торгівля. За результатами 2022 року обсяг світової торгівлі впав на 15%. Це найголовніший показник для нашої експортноорієнтованої країни. Нас чекають погані часи.

На нас також напряду впливають фіскальні та монетарні політики. Політика Федерального банку США буде жорсткіша з кожним кварталом. У тому ж руслі рухається і Європейський центральний банк. Ще до війни центр будівництва в Європі почав падати, він падає і продовжує падати далі. Зараз Європу тримає лише машинобудування та автомобілебудування. Проте це відкладений попит з ковідних часів, що зараз наздоганяється і тому трохи рухається, підтримуючи європейську економіку.

Що це означає для нас? Європейські заводи закриваються, з вересня до листопад був парад закриття європейських заводів на великі ремонти (більш як 25 доменних виробництв



закрилося, багато стали на простоювання). Це означає, що **зменшилося споживання сировини**, зокрема й української, – залізородної, напівфабрикатів, чавуну та ін. Для нас, українців, зараз через заблокування чорноморських портів європейський ринок – це єдиний майданчик збуту продукції. Тому погіршення економічної ситуації у світі, в Європі, зниження попиту на сталь, зменшення виробничих потужностей на пряму впливає на Україну. Це і було однією з причин, чому влітку почали закривати гірничозбагачувальні комбінати і зменшувати потужності в Україні.

Раніше наш ГМК був дуже гнучким – коли на якомусь ринку були проблеми, ми могли швидко переорієнтуватися на інші ринки (Китай, азійські країни, Північна Африка та країни затоки). Були порти, що давали таку змогу, зараз же ми на пряму залежимо від європейської економіки та її розвитку.

Будівельний сектор в європейській економіці продовжує стагнувати через високу ставку та скорочення монетарних стимулів. Це питання не в цінах, вони другорядні. Питання в попиті. Є два слова, страшні для Європи в останні півроку, – weak demand – слабкий попит. Жодні ціни не можуть на нього вплинути, ціни – це вже наслідок. Це питання, чи буде попит, чи буде виробництво, чи буде воно працювати. Зараз навіть спостерігаємо поліпшення ціни в Європі на металопродукцію на 50–70 євро. Нічого не змінилося, не відкрито 25 закритих заводів, не збільшилося виробництво через досі слабкий попит.

Було невелике сподівання на китайську програму підтримки будівельного сектору. Наприкінці минулого року вони декларували цю підтримку, але зняли карантин і пішла агресивна ситуація з ковідом (10–20 млн). Знову всі чекають закриття портів, отже, знизиться виробництво, впаде попит на сировину і впадуть ціни. Сигнал дуже великий, стежимо за настроєм. Якщо є негативні прогнози світової економіки (0.2%), то падає і попит на нафту попри те, що відбувається на самому ринку через деструкції, Росію та санкційні війни.

Тобто **загальносвітова економічна ситуація** і конкретно європейська для України, для українського сталевого та гірничо-металургійного комплексу дуже несприятлива. Це для нас найбільша проблема після знищення, пошкодження підприємств, логістичних проблем і браку енергетичних потужностей. Ми можемо виробляти, можемо постачати навіть за нинішніх умов, але постає питання куди, продукція нікому не потрібна.

Щодо торговельних обмежень, раніше всі сахалися від України, ми були дуже великою індустрією (50 млн т) навіть для Європи. Тому всі від нас відгороджувалися митами, квотами, антидемпінгом та ін. Результати цього року: Укрметалургпром давав 6.8 млн. т. Ми вже невеликі, нам хоч би свій власний ринок покрити, не потрібно нас боятися. Вважаю, що українська влада повинна дипломатично докладати всіх зусиль для того, щоб продовжити зняття з України всіх торговельних обмежень та антидемпінгових мит в Європі, Сполучених Штатах, тому що ми є геоекономічними та політичними партнерами.

- ГМК є стратегічною галуззю національної економіки. Чи планує уряд у найближчій перспективі вжити заходів для вирішення тих галузевих проблем, про які сьогодні говорили? За нинішніх умов галузевий бізнес без підтримки влади не зможе самостійно їх вирішити.

Олександр Каленков



Державна політика дуже важлива для стратегічних галузей. Ми завжди ратували за грамотну державну політику, для нас не потрібні були пільги, дотації, а просто потрібні грамотні розрахунки.

По-перше, важливі горизонти планування. Коли було питання про майбутнє української металургії та ГМК, у мене в голові було 5–10 років наперед, а не найближчі 2–3 роки. Стратегічно українська металургія в державі відіграватиме велику роль.

Заходи державної політики – продовження ліберального режиму торгівлі з нашими партнерами, а це всі західні демократії, насамперед ЄС, США, Канада, інші 50 країн. Майже в усіх країнах були заборонювальні заходи на українську продукцію, зараз багато з них лібералізовано. Ці ліберальні заходи повинні бути безстроковими. Наприклад, ЄС безстроково продовжує їх до того моменту, коли Україна стане членом ЄС.

По-друге, це продовження санкцій проти Російської Федерації, яка і далі поставляє той же чавун і залізну руду в Європейський Союз, обходить санкції завдяки поставкам в Туреччину. Це теж важливо для нашого майбутнього в Євросоюзі, бо для нас ЄС є домашнім ринком. Усунення Росії на найближчі 5–10 років дуже важливе.

Щодо Укрзалізниці та взагалі про державну політику. Важко абстрагуватися від війни, від того, що Азовсталь зараз немає, а вона єдина компанія, яка виробляла рейки в Україні. Укрзалізниця купила рейки за ціною вищою, аніж до цього купувала. Потім з'явилися публікації, що є дуже гарні умови фінансування на 30–35 років, якщо просто дисконтуватимуть ці потоки і вартість зменшуватиметься суттєво в рази, навіть у десятки разів. Звичайно, інфляція зараз висока, якщо дисконтувати під 10%, то приведена вартість буде низькою. Виробник у Франції отримує ціну вищу, аніж отримувала Азовсталь. Проте Мінфін Франції просто дотує підприємство, він робить добру справу, допомагаючи Україні, але водночас підтримує і створює ринок на десятки років наперед компаніям. Абсолютно поділяю занепокоєність щодо вагонів, локомотивів, енергетичного машинобудування, іншої сталевих продукції для мостів, будівництва, для всього.

Тут є дуже великі важелі впливу від наших партнерів. Нам треба розуміти, що навіть в умовах, коли Азовсталь зараз не працює, не виробляють рейок в Україні, є різні опції імпорту. Звичайно, найближчими роками рейки імпортуватимуть, але якщо є змога купити їх і не підв'язувати весь ринок на десятиліття вперед, то напевно **потрібно розглядати всі альтернативні імпортні поставки.**

Укрзалізниця вибирає найбільш вигідні для себе угоди. Єдине, чому вони почали рефлексувати та виправдовуватися в ЗМІ, – щоб до них не прийшла прокуратура і не запитала, чому ви купуєте рейки дорожче, аніж купували в Азовсталі. У будь-якому разі до Укрзалізниці менше претензій. Якщо будь-якій структурі пропонуватимуть дешевші контракти, вони їх братимуть. Проте тут вагому роль відіграє державна політика, яка заохочувала б наших партнерів не вбивати наші ринки, щоб ми не були країною, яка просто отримує допомогу, а щоб ці гроші йшли на виробництво продукції передусім в Україні.

Для виживання галузі, для того, щоб ми дотягли до перемоги, треба, по-перше, відкрити порти, продовжувати перемовини з нашими партнерами, щоб розширити угоду щодо портів на інші товари. З погляду міжнародного права це логічно тому, що це цивільні вантажі, такі як і зерно, які впливають на безпеку – не на продуктову, а на економічну світову безпеку.



По-друге – це собівартість, яка важлива в умовах, коли попит на світових ринках падає, ціни падають, а собівартість зростає через логістичні причини, і не тільки. Тут потрібно дивитися на собівартість, яка стосується держави: чи державна політика напряму (ренти, податки), чи через державні компанії (тарифи Укрзалізниці, на передачу електроенергії).

Укрзалізниця має змогу напряму звертатися до наших партнерів, намагатися отримати фінансування грантових кредитів на пільгових умовах. Те саме стосується і Укренерго. Усі бачать, що відбувається в Україні. Приватні компанії, які ще працюють і поставляють якусь частку електроенергії, не мають такої змоги, вони не можуть нічого взяти на зовнішніх ринках. Держава могла б у сферах енергії, тарифної політики зіграти свою роль, перекласти фінансування на наших партнерів і таким чином підтримати економіку.

Можна просто роздавати гроші всім підприємцям, можливо, це має якусь соціальну основу, але якщо підприємство споживає електроенергію, це означає, що воно досі працює, потрібно його підтримати за рахунок стримування тарифів на передачу електроенергії, а не зберігати податки для наповнення бюджету. Проте зараз чиновники підходять дуже формально: якщо зменшувати ренти, податки, то це прямі надходження до бюджету, проте як це опосередковано впливає на бюджет і якою буде чиста вигода. Тут треба приймати рішення, брати на себе відповідальність, а чиновники не люблять цього робити.

Станіслав Зінченко

Найбільший іноземний інвестор в Україні Arcelor Mittal (Кривий Ріг) цього року сплатив 8.8 млрд грн податків. Ось показник впливу гірничо-металургійного комплексу, який навіть під час війни виконує свої зобов'язання.

Олександр Каленков

А були часи, коли Arcelor Mittal працював менше 10% того, що вони виробляли торік. Тому тут важлива грамотна державна політика.

Сподіваємося, що депутати будуть приймати такі рішення тому, що вони більш схильні приймати, з одного боку, ризикові, з іншого – важливі рішення. Для чиновників виконавчої влади це дуже важко. У будь-якому разі на 5–10 років наперед гірничо-металургійний комбінат буде.

Зараз також нам дуже важливо зберегти наші трудові колективи. 7–8 млн біженців з України, багато в Євросоюзі. Це жінки і діти, які знаходять роботу, віддають дітей у школу, чоловіки залишаються в Україні тому, що не можуть виїхати. Що буде після перемоги, коли кордони відкриють: чоловіки залишаються тут чи поїдуть? Це буде дуже великий виклик для всієї економіки, знадобиться покоління, щоб відновити це.

- Минулі роки точилася боротьба за монополізацію металургії. Ми покладаємо розвиток металургії на переможця в цій боротьбі Ахметова?

Станіслав Зінченко

Про яку монополізацію йдеться? Металургія України у світі за індексом інтеграції монополізації найменш монополізована промисловість. Тільки вертикальна інтеграція української металургії допомагала їй виживати з економічного погляду і допомогла вижити зараз.



ЕКОНОМІЧНА ПРАВДА

На мою думку, в Україні ще є перспектива вертикальної інтеграції, коли металургійні підприємства прямуватимуть шляхом подальшого виробництва готової продукції, металоконструкцій і готових сталевих виробів. Тому питання монополізації не актуальне для України.

- Можливо, нам треба забезпечувати участь іноземних інвесторів і зміцнення конкуренції?

Станіслав Зінченко

Мій улюблений кейс – канадський інвестор Black Island, що повинен був інвестувати в новий ГЗК у Кривому Розі на 1 млрд дол. США. Десять років тривають перемовини, намагаються щось зробити. Особисто Джастін Трюдо просив підтримки у Зеленського ще до війни. Наша країна не готова до іноземних інвестицій ні в чому, і в металургійному комплексі також. У нас якась мантра на іноземних інвесторів, а своїх ми не любляємо.

Коротка важлива цифра: 10% за останні 10 років усіх прямих інвестиції в Україні – це гірничо-металургійний комплекс, кожен рік мінімум 1 млрд дол. США, це 30% усіх інвестицій у промисловість. ГМК – це системна індустрія, саме тому в усьому світі підтримують гірничо-металургійний комплекс. Тільки не в Україні, тому що ми повинні бути аграрним, фінансовим, ІТ хабом. Не знаю, чому у нас так не любляють промисловість у країні.