

Новая Польша 6/2007

0: ЧТО ТАК ГОНИТ-ПОДГОНЯЕТ?

Польская экономика давно уже не была в таком отличном состоянии. В 2006 г. рост ВВП составил 5,8% — огромное ускорение: еще за год до этого нам приходилось радоваться жалким 3,5%. В 2006 г. общий объем польского ВВП достиг 1046,6 млн. зл. (269,7 млн. евро), то есть впервые преодолел порог миллиарда злотых. Это немного больше, чем в Австрии, но все еще в 3,5 раза меньше, чем в Испании, сравнимой с Польшей по размерам. В нашей стране, по данным Евростата (статистической службы ЕС), ВВП на душу населения составляет около 7,1 тыс. евро, на 700 евро больше, чем в предыдущем году.

Много это или мало? Во всемирном масштабе мы принадлежим к зажиточным странам, но наш ВВП — это лишь 54% от среднего по Евросоюзу. Мы, правда, вырабатываем намного больше, чем болгары (3,1 тыс.) и румыны (4,5 тыс.), но другие государства ЕС нас обгоняют. В том числе и ближайшие соседи — венгры (8,9 тыс.), словаки (8,2 тыс.), чехи (11 тыс.). Со «старым» Евросоюзом нас и сравнивать не приходится: Ирландия — 40,9 тыс., Дания — 40,4 тыс., Германия — 28 тыс. евро на душу населения. Это другая лига.

Даже достижение нынешнего среднего показателя ЕС (24,5 тыс.) — задача на годы. В особенности потому, что мы имеем дело с «Польшей двух скоростей», причем это явление усиливается. Сегодня половина польского ВВП создается всего лишь в четырех из 16 воеводств: Мазовецком, Силезском, Великопольском и Нижнесилезском. Одно лишь Мазовецкое воеводство (главным образом Варшава) представляет собой сегодня такой же экономический потенциал, как вся Болгария. Остальные 12 воеводств производят вторую половину ВВП.

Стронулось

Часть аналитиков поспешно исправляет прогнозы в сторону повышения и обещает на 2007 г. 7 процентный рост польской экономики. Что же такого необычайного случилось с нашей экономикой, почему она стала развиваться в таком темпе? У экономистов нет сомнений: это результат совпадения ряда благоприятных обстоятельств. Они редко складываются одновременно, но на этот раз так случилось.

Во-первых, мировая экономика находится в неплохом состоянии и переживает стадию роста. Не оправдались мрачные предсказания кризиса, к которому должен был привести рост цен на нефть. Еще недавно господствовало убеждение, что вскоре цены поднимутся выше 100 долл. за баррель и это повлечет за собой новые неприятные для всего мира последствия. Однако оказалось, что цена нефти стабилизировалась на разумном уровне, и если не случится ничего особо драматического (например новой войны на Ближнем и Среднем Востоке), то она удержится в пределах 50-70 долларов. Сегодня мировую экономику тянут два огромных, быстро растущих «азиатских тигра» — КНР и Индия. Не оправдались (постучим по дереву!) и предсказания, что Америка впадет в рецессию. Это отразилось бы на всех странах мира.

После долгих недомоганий восстановила здоровье Япония, а это, хочешь не хочешь, вторая в мире экономическая держава. В неплохом состоянии и Евросоюз — он развивается в темпе 2,5% в год, быстрее всего за последние пять лет, в чем немалая заслуга принадлежит новым членам. Это для нас особенно важно, и не только потому, что мы член ЕС, но прежде всего потому, что страны Евросоюза — главный покупатель наших товаров и услуг.

Как закалялся экспорт

Экспорт — главный двигатель польской экономики. В прошлом году он вырос на 26%! Мы экспортировали товары и услуги на сумму 87,5 млрд. евро, из этого 77% пошло на рынки Евросоюза.

— Сегодняшние успехи польского экспорта — это частично результат тех трудностей, через которые польская экономика проходила в начале десятилетия, — объясняет Богдан Выжникевич. Сокращение внутреннего рынка заставило тогда польских предпринимателей повернуться к загранице. Это подтверждает статистика: экспортирует уже половина польских предпринимателей, а экономическое положение экспортеров намного лучше, чем у тех, кто придерживается исключительно отечественного рынка.

Столп польского экспорта — автопромышленность. Прошлогодние результаты этой отрасли производят впечатление: она обеспечила нам свыше 14 млрд. евро дохода, т.е. около 16% всего экспорта. Что еще важнее, в

этой сфере у нас основательный положительный баланс — иначе говоря, мы больше вывозим за границу, чем ввозим оттуда. Разница составляет уже больше 6 млрд. евро. Экспортируем мы главным образом легковые автомобили (38%). На втором месте — запчасти и компоненты (28%), на третьем — наша новая специальность, дизели (20%). Сегодня мы пожинаем плоды принятых в первой половине 1990-х разумных решений о приватизации и поддержке иностранных инвестиций. Сколько же тогда было гамлетовских сомнений и критических выступлений: мол Бельский завод легковых автомобилей отдаем «Фиату» чуть не задаром, а фирмы, пускающие в ход сборочные предприятия и пользующиеся таможенными и налоговыми льготами, будут паразитировать на польской экономике. Оказывается, за эти годы накопилась критическая масса. За «Фиатом» пришли следующие крупные производители — «Опель», «Фольксваген», «Тойота». За ними — их субподрядчики. Временные сборочные предприятия, создававшиеся поспешно, чтобы удовлетворить нужды разраставшегося во второй половине 90-х польского рынка, превратились в нормальные заводы. Сегодня 95% машин, производимых на польских заводах — а это около 700 тысяч в год, — выезжают за границу, потому что отечественный рынок, пережив спад в начале десятилетия, так от него и не оправился.

И вот парадокс: мы производим новые автомобили и отправляем их на рынки Евросоюза, но в то же самое время ввозим оттуда сопоставимое число подержанных машин. В прошлом году поляки ввезли в страну около 800 тыс. машин — большей частью из Германии, притом эксплуатировавшихся не меньше шести лет.

— Положение все еще далеко от нормального. На польском рынке полагалось бы продавать 600-700 тыс. новых автомобилей в год, а не 200-300 тысяч, как сейчас, — говорит Ромуальд Рытвинский, генеральный директор компании «GS-Опель-Польша». 94% «Опелей», производимых в Гливице (главным образом модель «Зафира») идут на иностранный рынок. Гливице выигрывает за счет высокого качества и более низких, чем в странах «старого» ЕС, производственных затрат. И, конечно, за счет близости субподрядчиков, работающих в Чехии и Венгрии, так как это снижает расходы на транспортировку и складирование.

Так же обстоят дела и у других автомобильных фирм: «Фольксвагены» — «Кадди» и «Транспортер» — с завода в Познани (по последнему «списку 500» «Политики» этот завод — экспортный рекордсмен) прекрасно продаются в Западной Европе. Так же, как и «Фиаты-Панда», производимые в Тыхах. У итальянцев давно не было такой удачной модели. Вскоре там вдобавок будет запущено производство маленького «Фиата-500». Машины Варшавского завода легковых автомобилей продаются на Украине и в России. Большим успехом пользуются автобусы «Солярис» из Болехова. В прошлом году фирма супругов Ольшевских экспортировала 367 автобусов. Это 80% продукции завода «Solaris Bus&Coach».

Усаживайтесь, пожалуйста

Польский экспорт меняется. Нас уже не преисполняют гордостью миллионы тонн каменного угля, который вывозился по цене ниже производственных затрат. Правда, уголь мы продолжаем экспортировать (в прошлом году компания «Венглококс» [«Углекокс»] вывезла 15 млн. тонн угля за 166 млн. евро), но к счастью — все меньше. Зато мы стали четвертой страной в мире по экспорту мебели — позади КНР, Италии и Германии. Наша специальность — «стулья и мебель для сидения».

Мебельщики горды: они создают уже 2% польского ВВП и экспортируют б&