



Боевые раны инфраструктуры

Уже год украинская инфраструктура и налаженные экономические связи между субъектами предпринимательства разрушаются без особых надежд на скорое восстановление. Скажем, согласно данным Единого реестра ущерба инфраструктуры в зоне АТО, по состоянию на середину марта в районах боевых действий в Донбассе полностью или частично разрушены 81 объект транспортной инфраструктуры, 51 промобъект, 10 объектов энергетики и 165 объектов коммерческой недвижимости.

По последним оценкам «Укравтодора», размер прошлогоднего вреда превышает 2 млрд грн. (разрушены мосты и путепроводы общей протяженностью до 3 км и около 1 тыс. км автодорог). В свою очередь, «Укрзалізниця» оценила потери железнодорожной инфраструктуры в 2014 г. в 1 млрд грн. Больше других пострадала энергетическая инфраструктура: по данным ДТЭК, по состоянию на конец прошлого года восстановительные работы потребовались 53 высоковольтным сетям и шести подстанциям мощностью 35-110 кВт.

Между тем каждое очередное нарушение работы транспорта, электроснабжения, связи — это новые убытки, а порой и собственно выживание сотен украинских предприятий.

Порты

Наверное, первым заметным отечественным предприятием, напрямую

пострадавшим от российской агрессии, стала севастопольская стивидорная компания «Авлита» — крупнейший портовый оператор АР Крым. В 2013 г. «Авлита» обеспечила около 44% крымской портовой перевалки грузов (примерно 2,4 млн т грузов). На нее приходилось до 80% морских отгрузок зерна из крымских портов, а ее доля в грузообороте Севастопольского морского торгового порта достигала 90%.

Но в конце марта 2014 г. самопровозглашенные власти Крыма заявили о создании предприятия «Крымская железная дорога». Фактически речь шла о захвате крымского отделения Приднепровской железной дороги и появлении дополнительных «таможенных» пунктов на въезде на полуостров. Конечно, грузовое и пассажирское железнодорожное сообщение с Крымом официально было прервано только в конце декабря 2014 г., но грузопоток в крымские порты (и в Севастопольский МТП в первую очередь) иссяк еще весной.

В результате «Авлита», располагавшая зерноперевалочными комплексами мощностью 3 млн т в год, свернула свою деятельность, а грузы компании были перенаправлены в порты Большой Одессы.

При этом зерноперевалочные мощности в портах материковой Украины оказались загруженными почти на 100%. И сейчас операторы зернового рынка, учитывая экспортные «зерновые» планы страны, ставят вопрос о необходимости срочного

создания новых логистических каналов для перевозки дополнительно 10 млн т зерна в год.

Отдельно стоит сказать об утраченных возможностях развития круизного бизнеса: не только в оккупированном Крыму, порты которого сейчас уже закрыты для международного судоходства, но и в Одессе. По данным Администрации морских портов Украины, на начало 2014 г. было подано около 200 заявок на заходы круизных лайнеров и судов типа «река-море» в Одессу. Но фактически были выполнены всего 32 рейса. В итоге, круизный бизнес в Одессе вернулся к показателям 2000 г. Причем «визиты» отменили именно крупнейшие международные круизные компании, с которыми одесситам удалось наладить сотрудничество в последние годы: MSC Cruises, Azamara Cruises, Silver Sea Cruises, Aida Cruises, Costa Cruises. Отметим, что в ряде случаев «отказ» был обусловлен невозможностью одновременного посещения портов Крыма. Нужно понимать, что убытки понесли прежде всего малые предприятия и физлица-предприниматели, работа которых была направлена на обслуживание заезжих круизеров. Дело в том, что европейский турист во время захода лайнера в порт ежедневно тратит в среднем до EUR100 (кстати, современные лайнеры вмещают около 3 тыс. чел.).

Железная дорога

Наступивший год принес «Укрзалізницю» очередные потери: уже зафиксировано более 60 случаев незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, 48 из них — на Донецкой железной дороге.

В январе зафиксировано четыре случая обнаружения взрывных устройств в подвижном составе и на объектах инфраструктуры. 4 февраля на перегоне



Южнодонбасская — Еленовка в Донецкой области во время следования локомотива машинист увидел впереди поврежденные взрывом рельсы и применил экстренное торможение. В результате локомотив сошел с рельсов.

10 марта на перегоне Чугуев — Эсхар в Харьковской области перед локомотивом пассажирского поезда произошел взрыв, повредивший колею и кабину машиниста.

Стоит отметить, что железнодорожный транспорт в Украине обеспечивает до 60% общих грузоперевозок, и подобные инциденты сразу же отражаются на работе промышленных предприятий. Скажем, 20 января был взорван мостовой переход на участке Камыш Заря — Розовка, в результате которого с рельсов сошел локомотив и 20 вагонов с рудой для меткомбинатов. Как следствие, мариупольские предприятия и, кстати, Мариупольский МТП были отрезаны от железнодорожного сообщения с остальной территорией Украины. Теракт «слома» поставки на металлургический комбинат «Азовсталь» и МКК им.Ильича. Несколько дней сырье доставлялось поездом до Бердянска, а далее — в Мариупольский МТП. Сейчас мост и грузовое сообщение восстановлены, правда, пассажирские поезда до сих пор следуют только до Бердянска.

В начале февраля из-за фактического отсутствия железнодорожного сообщения в зоне АТО группа «Метинвест» **Рината Ахметова** приняла решение остановить Енакиевский металлургический завод и его филиал в Макеевке. В «Метинвесте» признали, что компания больше не может гарантировать стабильную поставку сырья и отгрузку готовой продукции заказчикам. Постоянный выход из строя высоковольтных ЛЭП ставит под угрозу и сохранность оборудования, и производственный цикл как таковой. Сейчас на заводах находится только персонал (около 10% работников), осуществляющий остановку мощностей в штатном технологическом режиме.

Решение об остановке ЕМЗ в «Метинвесте» объяснили еще и серьезными проблемами на Авдеевском коксохимическом заводе и прекращением поставок кокса с этого предприятия.

Авдеевский коксохим с лета 2014 г. подвергается постоянным обстрелам. 10 февраля в результате одного из них на предприятии возник пожар, который трем экипажам МЧС пришлось ликвидировать в течение пяти часов, был поврежден газопровод. Правда, выдачу кокса завод смог возобновить. 23 февраля было разрушено административное здание предприятия. В случае полной остановки Авдеевского коксохима на металлургических предприятиях Мариуполя без работы останутся около 30 тыс.чел., а страна лишится значительной части валютной выручки.

Связь

В начале февраля неизвестные вооруженные люди повредили и обесточили оборудование в техническом центре компании «Київстар» в Донецке. В результате около 1 млн абонентов утратили возможность пользоваться мобильной связью и 30 тыс. — интернетом. Более того, по словам президента компании **Петра Чернышева**, без связи остались местные коммунальные предприятия газо- и водоснабжения, а также меткомбинаты и предприятия химвпрома, которые использовали сеть оператора для производственных нужд. В частности, коммунальщики и соцслужбы Донецка и Луганска с помощью мобильной связи осуществляли дистанционный контроль безопасности работы газораспределительных пунктов, городских лифтов, пультов вызова пожарной охраны, систем охранных сигнализаций и т.п. Кроме того, компания «Київстар» оказывала помощь в мониторинге автоматизированных систем контроля предотвращения выбросов вредных веществ на нескольких крупных предприятиях коксохимической и металлургической промышленности.

Испытали серьезные неудобства и частные предприниматели. Дело в том,

называемой «крымской самообороной». Та же «Київстар» в соответствии с требованиями учета была вынуждена просто списать захваченное крымское оборудование сети на \$13 млн.

Кстати, 11 февраля «Госсвет» аннексированного Крыма национализировал имущество крымского филиала украинского оператора стационарной и мобильной связи «Укртелеком», а 27 февраля — имущество компании «Київстар».

Веерные отключения

Впрочем, внештатные ситуации и убытки терпят не только предприятия и предприниматели, находящиеся непосредственно в очаге военного конфликта.

В начале декабря прошлого года НЭК «Укрэнерго» в связи с резким дисбалансом объемов производства и потребления электроэнергии начала веерные отключения на всей территории Украины. Дополнительными причинами принятия такого решения стала остановка третьего энергоблока и ремонт на Запорожской АЭС, а также критический дефицит угля на украинских ТЭС (сырье из зоны проведения АТО фактически не поставляется).

В результате только за один день

По состоянию на середину марта в районах боевых действий в Донбассе полностью или частично разрушены 81 объект транспортной инфраструктуры, 51 промобъект, 10 объектов энергетики и 165 объектов коммерческой недвижимости



что к номерам телефонов пользователей услуг «Київстар» были «подвязаны» электронные платежи. Поэтому «ЧПШники» не могли воспользоваться своими средствами на счетах, поскольку для подтверждения оплаты или перевода денег нужен код, который банк высылает в sms.

Правда, с помощью технических решений по дистанционному управлению трафиком специалисты компании «Київстар» начали восстановление базовых станций. По состоянию на конец февраля на территории Донецкой области в рабочем состоянии было 62% станций, в Луганской — 82%.

К сожалению, происходящее очень напоминает сценарий ухода украинских операторов мобильной связи из АРК. В течение лета 2014 г. их мощности также подвергались вооруженным захватам так

отключения электроснабжения более 90 предприятий из восьми областей Украины заявили об убытках, превысивших 20 млн грн.

Основной проблемой для бизнеса стало то, что ни один из руководителей этих предприятий не имел информации о графике отключения, кроме того, электроснабжение прерывалось на три-четыре часа вместо анонсированных двух (и зачастую по несколько раз в день). В ряде случаев на предприятиях выходило из строя дорогостоящее оборудование, из-за нарушений технологического цикла увеличивался выпуск бракованной продукции. При этом затраты на возобновление производства после перерыва в электроснабжении вдвое превышают расходы при его плановой эксплуатации.

Элина Московчук, Михаил Дикаленко