

Chiny czy USA: ukraińskie dylematy wokół przyszłości Motor Siczy

Piotr Żochowski, Andrzej Wilk, Jakub Jakóbowski

27 sierpnia w trakcie wizyty w Kijowie doradca prezydenta USA ds. bezpieczeństwa John Bolton przestrzegał przed sprzedażą kapitałowi chińskiemu przedsiębiorstwa Motor Sicz, jednego z największych na świecie producentów silników lotniczych. Potwierdził w ten sposób informacje gazety „Wall Street Journal” z 23 sierpnia, że USA próbują wyrzucić presję na Ukrainę, aby nie dopuścić do finalizacji zakupu przez chińską spółkę Skyrizon Aircraft połowy akcji Motor Siczy. 29 sierpnia administracja amerykańska ogłosiła rozpoczęcie przeglądu wydatków na pomoc wojskową dla Ukrainy (250 mln USD w br.). Można to uznać za sygnał ostrzegawczy dla władz ukraińskich, aby zrezygnowały ze współpracy z Chinami w sferze przemysłu zbrojeniowego. Zaniepokojenie Waszyngtonu budzi możliwość przejęcia przez kapitał chiński technologii i wykwalifikowanego personelu Motor Siczy. Pozwoliłoby to Pekinowi nie tylko wesprzeć chiński przemysł lotniczy, lecz także przejąć serwisowanie silników lotniczych, głównie do używanych na całym świecie śmigłowców Mi. Po wizycie Boltona sekretarz Rady Bezpieczeństwa Narodowego i Obrony Ołeksandr Danyłuk stwierdził, że władze ukraińskie „rozumieją zaniepokojenie Amerykanów”. Sprzedaży firmy stronie chińskiej wciąż nie zaakceptował Komitet Antymonopolowy Ukrainy, co oznacza, że Kijów ma możliwość wpłynięcia na tę transakcję. Reakcja amerykańska postawiła władze ukraińskie przed dylematem, czy zgodzić się na przejęcie Motor Siczy przez Chińczyków, narażając jednocześnie na szwank strategiczne relacje z USA, czy zrezygnować z transakcji, co pogłębi obecne problemy przedsiębiorstwa.

Słabnący potencjał Motor Siczy

Zakłady Motor Sicz z Zaporoża oferują szeroką gamę silników turboodrzutowych, turbośmigłowych i turbowałowych stosowanych w większości typów śmigłowców konstrukcji sowieckiej oraz opartych na nich, a także samolotów szkolno-bojowych, pasażerskich i transportowych (głównie biura konstrukcyjnego Antonowa). Poza silnikami lotniczymi, oferowanymi na rynek cywilny i wojskowy, Motor Sicz produkuje także bloki energetyczne dla elektrowni gazowych. Przedsiębiorstwo zostało sprywatyzowane jeszcze w latach 90., a kontrolę nad nim sprawuje nadal jego ostatni sowiecki dyrektor Wiaczesław Bohusławjew. Do lat 2015–2016 głównymi odbiorcami silników Motor Siczy byli rosyjscy producenci samolotów i śmigłowców (zarówno na potrzeby wewnętrzne, jak i na eksport). Mimo formalnego zerwania przez Ukrainę więzi kooperacyjnych z Rosją i postępującej utraty rynku rosyjskiego Motor Sicz pozostaje jednym z największych przedsiębiorstw przemysłu elektromaszynowego na Ukrainie (w 2017 r. była jedenastym ukraińskim

eksporterem). Jednak od 2018 r. produkcja, a tym samym zyski jej zakładów systematycznie spadają.

Do pogorszenia sytuacji firmy przyczynia się fakt, że jej głównymi zewnętrznymi poddostawcami w zakresie podzespołów do produkowanych w Zaporozżu silników pozostają przedsiębiorstwa rosyjskie. Jednocześnie Rosja systematycznie zastępuje ukraińskie silniki odpowiednikami własnej produkcji. W perspektywie kilku lat oznacza to całkowitą utratę nie tylko rynku rosyjskiego, lecz także rynków innych państw użytkujących śmigłowce sowieckie lub oparte na ich konstrukcji rosyjskie. Sytuacji nie zmieniają podejmowane przez Motor Sicz próby poszerzenia oferty, m.in. o serwisowanie, remonty i modernizacje śmigłowców, głównie dla armii ukraińskiej (w tym względzie również daje o sobie znać uzależnienie od dostaw elementów z Rosji).

Motor Sicz, podobnie jak pozostałe duże przedsiębiorstwa ukraińskiego przemysłu zbrojeniowego, ma ograniczone możliwości zastąpienia współpracy z firmami rosyjskimi kooperacją z producentami zachodnimi. Podyktowane jest to przede wszystkim brakiem zainteresowania przedsiębiorstw z UE i USA utrzymywaniem potencjalnej konkurencji (w interesie każdego producenta leży zdobywanie rynków zbytu przede wszystkim dla własnych produktów), a także różnicami technologicznymi. Partnerzy zachodni byłiby w stanie wejść w kooperację z Motor Siczą pod warunkiem wykorzystania ukraińskich zakładów w charakterze podwykonawcy w zakresie produkcji i dostaw silników własnej konstrukcji, w pierwszym rzędzie na rynek wewnętrzny Ukrainy. Wiązałoby się to nie tylko z zasadniczymi zmianami strukturalnymi w Motor Sicz, lecz także z odejściem ukraińskich użytkowników, głównie Sił Zbrojnych Ukrainy, od konstrukcji sowieckich i poczynienia przez nich inwestycji w zakup samolotów i śmigłowców zachodnich. Dotychczas Kijów zdecydował się na nabycie we Francji śmigłowców dla formacji MSW, ale nie są to konstrukcje najnowsze i transakcja ta nie wiązała się z wymiernymi korzyściami dla ukraińskiego przemysłu zbrojeniowego.

Chińska opcja dla Motor Sicz

Postępująca utrata tradycyjnych rynków, w sytuacji niemożności nawiązania kooperacji z państwami zachodnimi, spowodowała, że jedynym znaczącym odbiorcą produkcji Motor Sicz są Chiny. Rosnąca obecność ukraińskiego przedsiębiorstwa na rynku chińskim (ok. 35% całości produkcji) sprawiła, że na początku 2016 r. pojawiła się koncepcja sprzedaży firmy Chińczykom. W kwietniu 2016 r. chińska spółka Skyrizon Aircraft (szerzej zob. Aneks) udzieliła Motor Sicz niskoprocentowanego kredytu w wysokości 100 mln USD. W maju 2017 r. podczas wizyty w Pekinie ówczesnego ministra rozwoju i handlu Stepana Kubiwa ujawniono, że Skyrizon we współpracy z Motor Siczą wybuduje w mieście Chongqing zakłady produkujące i serwisujące silniki lotnicze tworzone dotąd na Ukrainie. Strona chińska obiecała też dokapitalizowanie zakładów w Zaporozżu kwotą 250 mln USD w zamian za przekazanie Skyrizon Aircraft 41% akcji. Informacja ta wywołała lawinę spekulacji – pojawiły się m.in. doniesienia, że do Chin wyjedzie około 3 tys. ukraińskich specjalistów i robotników, a zakłady na Ukrainie zostaną zlikwidowane. Motor Sicz potwierdziła, że budowa zakładów w ChRL rozpoczęła się w 2016 r., ale zaplanowane na 2018 r. uruchomienie produkcji nie nastąpiło do dzisiaj.

Próba wprowadzenia przez Bohusłajewa do grona akcjonariuszy przedsiębiorstwa siedmiu podmiotów zarejestrowanych w ramach podatkowych, co zwiększyłoby pakiet chiński do 56% akcji (nie wykluczono udziału podmiotów rosyjskich jako pośredników w dalszej odsprzedaży akcji do Chin), spowodowała ostrą reakcję władz Ukrainy. Służba Bezpieczeństwa Ukrainy w lipcu 2017 r. wszczęła dochodzenie w sprawie nielegalnych działań kierownictwa przedsiębiorstwa naruszających interesy bezpieczeństwa państwa oraz prowadzących do upadku firmy. W efekcie działań SBU we wrześniu 2017 r. decyzją sądu aresztowano 56% akcji, zaś Komitet Antymonopolowy Ukrainy wszczął postępowanie wyjaśniające okoliczności i warunki transakcji, blokując zarazem jej realizację. Chińczycy zdążyli jednak przetransferować na Ukrainę 100 mln USD, co pozwoliło im przejąć 25% akcji Motor Siczy. 6 marca 2018 r. prezydent Petro Poroszenko podpisał dekret (którego treść utajniono) w sprawie podjęcia niezwłocznych kroków na rzecz ochrony interesów narodowych w branży produkcji silników lotniczych (dotyczący *de facto* jedynie Motor Siczy). W kwietniu 2018 r. SBU przeprowadziło przeszukanie w siedzibie przedsiębiorstwa. Reakcja władz świadczy, że podjęto działania na rzecz odzyskania kontroli nad Motor Siczą i przekazania uzyskanych przez Ukrainę udziałów państwowemu koncernowi UkrOboronProm. Tym samym miejsce dotychczasowego prywatnego właściciela Motor Siczy zajęły w negocjacjach władze Ukrainy, niemające żadnych tytułów własnościowych do firmy.

W lutym 2019 r. wiceminister rozwoju ekonomicznego i handlu Jurij Browczenko przyznał, że rząd Ukrainy i Skyrizon Aircraft zamierzają kontynuować produkcję silników lotniczych w oparciu o zakłady z Zaporozża przy współpracy z państwową spółką Iwczenko Progress. Dyrektor Motor Siczy Bohusłajew uznał, że działania władz zmierzają do przejęcia prywatnego przedsiębiorstwa pod pozorem ochrony interesów państwa. 27 kwietnia 2019 r. Skyrizon wraz z inną chińską firmą, Beijing Xinwei Technology Group, zawarł umowę o współpracy z UkrOboronPromem, która zakłada, że strona chińska zwiększy swój pakiet akcji w Motor Siczy do 50%, zaś państwowy koncern ukraiński wejdzie do akcjonariatu firmy (miałby objąć pakiet blokujący – 25% akcji). Partnerzy zwrócili się do Komisji Antymonopolowej Ukrainy o zaakceptowanie tego rozwiązania.

Presja amerykańska na Kijów

Zablokowanie przez władze ukraińskie w 2017 r. transakcji ze stroną chińską najprawdopodobniej stanowiło reakcję na presję Stanów Zjednoczonych, krytycznie podchodzących do perspektyw przejęcia przez Chiny posowieckich, stosunkowo nowoczesnych technologii (w utrzymanie konkurencyjności Motor Siczy przez dwie dekady zgodnie inwestowali jej ukraińscy właściciele i rosyjscy kooperanci). Pomimo zmiany przez władze ukraińskie w 2019 r. założeń transakcji i wprowadzenia do akcjonariatu państwowego koncernu UkrOboronProm, co miałoby pozwolić Kijowowi zachować kontrolę nad strategicznym przedsiębiorstwem, stanowisko Waszyngtonu pozostało negatywne. Strona amerykańska w dalszym ciągu sprzeciwia się transakcji pozwalającej Chinom na przejęcie technologii produkcji silników lotniczych. Stawia to władze ukraińskie w trudnej sytuacji, gdyż realizacja umowy z Chinami może doprowadzić do pogorszenia stosunków z USA i ograniczenia amerykańsko-ukraińskiej współpracy wojskowej. Decyzja administracji Donalda Trumpa z 29 sierpnia o przeprowadzeniu przeglądu wydatków na pomoc wojskową

dla Ukrainy stanowi presję na Kijów, aby zrezygnował z transakcji w obecnym kształcie.

Publiczna reakcja strony chińskiej na działania amerykańskie jest wstrzemięźliwa. Ambasada ChRL w Kijowie wydała oświadczenie, w którym podkreślono, że transakcja jest rezultatem relacji między prywatnymi podmiotami i uznano, że wypowiedź Boltona na temat nieprzejrzystości działań podmiotów chińskich jest bezpodstawna.

Niepewna przyszłość Motor Siczy

Władze Ukrainy zwlekają z podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie udziału kapitału chińskiego w Motor Siczy. Świadczy o tym brak stanowiska Komitetu Antymonopolowego Ukrainy, który miał wydać decyzję pod koniec lipca br. Jest mało prawdopodobne, aby Kijów zdecydował się na udzielenie zgody na przejęcie kontroli nad przedsiębiorstwem przez Chińczyków kosztem pogorszenia stosunków z USA. Władze ukraińskie będą w pierwszym rzędzie dążyć do upaństwowienia Motor Siczy bądź przynajmniej częściowego udziału w nim UkrOboronPromu. Biorąc pod uwagę coraz gorsze wyniki finansowe głównych przedsiębiorstw tego koncernu, postępującą zapaść technologiczną (po zerwaniu więzów kooperacyjnych z Rosją i w sytuacji niemożności zastąpienia ich współpracą z Zachodem) i brak perspektyw na duże kontrakty (zarówno na potrzeby armii ukraińskiej, jak i na eksport), pozyskanie jednego z nielicznych dużych i względnie rentownych przedsiębiorstw ukraińskiego przemysłu zbrojeniowego stanowi warunek przetrwania, a przynajmniej chwilowej poprawy kondycji finansowej koncernu.

Wejście w kooperację z Chinami i związane z tym dokapitalizowanie Motor Siczy, a pośrednio całego UkrOboronPromu, pozwoliłoby powstrzymać przynajmniej w perspektywie kilku najbliższych lat postępującą zapaść przemysłu zbrojeniowego Ukrainy. Aczkolwiek wysoce prawdopodobne jest, że docelowo większość lub nawet całość produkcji Chińczycy przeniosą do ChRL, zakłady w Zaporozżu przez wiele lat pozostałyby istotne jako posiadacz certyfikatów i umów serwisowych dotyczących silników lotniczych prawie na całym świecie. Z drugiej strony porozumienie z Chinami naraża na szwank strategiczne relacje Kijowa z USA. Rezygnacja ze sprzedaży Motor Siczy przez Skyrizon będzie oznaczać postępującą degradację zakładów do poziomu obserwowanego obecnie w przedsiębiorstwach skupionych w UkrOboronPromie. Należy przyjąć, że ewentualna realna kooperacja z Zachodem może nastąpić tylko w sytuacji wygaszenia produkcji silników opartych na konstrukcjach sowieckich. W przyszłości Motor Sicz – o ile przetrwa – będzie dostawcą podzespołów i/lub montownią silników konstrukcji i produkcji zachodniej.

Aneks: Skyrizon Aircraft

Prezesem, a zarazem głównym udziałowcem (97%) Skyrizon Aircraft jest chiński miliarder Wang Jing, od 2009 r. współwłaściciel i prezes koncernu Xinwei Telecom Enterprise Group. Xinwei zajmuje się projektowaniem i produkcją urządzeń telekomunikacyjnych, w tym sieci komórkowych i łączności satelitarnej, a także realizacją projektów z obszaru telekomunikacji, w tym wynoszenia satelitów komunikacyjnych (m.in. w ramach chińskiego systemu nawigacji Beidou). Koncern utrzymuje rozległe i manifestowane przez Wang Jinga kontakty z chińską armią, a także z najwyższym przywództwem Komunistycznej Partii Chin (w siedzibie firmy składali wizyty m.in. Xi Jinping i Jiang Zemin), owocujące m.in. dostępem

do finansowania China Development Bank. Wedle części przekazów prasowych Wang Jing jest spokrewniony z chińskim generałem Wang Zhengiem, bliskim współpracownikiem Deng Xiaopinga. Ekspansja zagraniczna i spektakularny wzrost rynkowej wyceny koncernu Xinwei, notowanego na giełdzie w Szanghaju, przerwany został krachem na chińskich giełdach w czerwcu 2015 r. Doprowadził on do ok. 30-krotnego spadku wartości koncernu i obniżenia wartości majątku Wang Jinga z ok. 8 mld do ok. 900 mln USD.

Wang Jing zyskał międzynarodowy rozgłos po ogłoszeniu wartego 50 mld USD projektu przekopu kanału w Nikaragui, konkurencyjnego wobec Kanału Panamskiego. Koncern Xinwei w ostatnich latach prowadził działalność zagraniczną skupioną na projektach telekomunikacyjnych w 20 państwach (m.in. Kamerunie, Nikaragui i Kambodży). Ich rentowność i model biznesowy spotkały się jednak z krytyką ze strony środków masowego przekazu, w tym chińskich mediów państwowych. Doprowadziło to do spadku cen akcji i zawieszenia notowań spółki na giełdzie w Szanghaju. Wedle doniesień prasowych Wang Jing posiada szereg firm w zagranicznych jurysdykcjach, inwestujących w sektor lotniczy i zaawansowane technologie. W grudniu 2013 r., w trakcie wizyty Wiktora Janukowycza w Pekinie, Wang Jing podpisał z ukraińskim Kyjiwhydroinwestem umowę o budowie portu głębokomorskiego w Sewastopolu, o szacowanej wartości 10 mld USD. Projekt przerwała jednak rosyjska agresja na Ukrainę. W 2017 r. firma Skyrizon Aircraft miała zostać sprzedana Xinwei w ramach reorganizacji koncernu, ostatecznie pozostaje jednak w rękach Wang Jinga.