

25 травня 2016 року в м. Миколаєві відбувся Круглий стіл на тему:
**«Нова редакція Морської доктрини України – перший крок
відродження морської індустрії»**

*організований Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром», за підтримки
Комітету Верховної Ради України з питань промислової політики, Миколаївської
облдержадміністрації, міської адміністрації, провідних асоціацій морської індустрії*

У роботі Круглого столу прийняли участь 48 учасників, серед них: Народний депутат України Вадатурський А.О., 16 керівників провідних підприємств суднобудівних, судноремонтних та суднового машинобудування; 14 керівників конструкторсько-проектних, науково-дослідних організацій, класифікаційних товариств та вищих навчальних закладів; 9 керівників морських асоціацій, профспілок суднобудівної галузі; представники обласної та міської адміністрації м. Миколаєва, медіа, інші.

Відкрив дискусію Президент Асоціації «Укрсудпром» Віктор Іванович Лисицький доповіддю **«Суднобудування України, як важлива складова кластеру морської індустрії»**.

Приводимо скорочений варіант його доповіді.

«За рік що минув ми зосереджувались головним чином на створенні **спеціальної ринкової вертикально-інтегрованої системи регулювання морської індустрії**. Опис нашого бачення та результатів був надісланий по пошті. Повторюю лише найважливіше. Ця система має бути:

- a. Конкурентоспроможною – надавати українським товаровиробникам регуляторні умови суттєво кращі (принаймні, не гірші) ніж у провідних морських державах;
- b. Мати зрозумілу всім, не тільки українським морякам, корабелям, портовикам організаційну структуру;
- c. Основна частина цієї системи має бути впроваджена максимум протягом кількох наступних місяців, після затвердження Кабінетом Міністрів України нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 року, яку розробив Національний інститут стратегічний досліджень під керівництвом Академіка НАН України Горбуліна В.П. на виконання Рішення РНБО України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України», введеного в дію Указом Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015.

Морська доктрина ґрунтується на результатах оцінки ситуації у сфері морської діяльності держави та аналізі загроз національній безпеці України з морського напрямку.

Реалізація доктрини ґрунтуватиметься на основі внесення необхідних змін у чинне законодавство, котрі повністю відповідатимуть світовому праву.

Кадрові зміни у Мінінфраструктури та Уряді уповільнили завершення створення Морської доктрини. Ми продовжуємо працювати.

За останні місяці Верховною Радою підготовлені кілька законодавчих ініціатив, котрі де-факто є реалізацією наших із вами поглядів.

Перше. ЕКА. З/проект «Про забезпечення масштабної експортної експансії українських виробників шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту». 2142а.

Друге. Індустріальні парки. З/проект 2554а Закону України «Про внесення змін до розділу XX “Перехідні положення” Податкового кодексу України щодо розвитку вітчизняного виробництва шляхом стимулювання залучення інвестицій в реальний сектор економіки через індустріальні парки» та з/проект 2555а «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо розвитку вітчизняного виробництва шляхом стимулювання залучення інвестицій в реальний сектор економіки через індустріальні парки».

Третє. Водний транспорт. Законопроект 2475а «Про внутрішній водний транспорт».

Четверте. Банки. Двома комітетами Верховної Ради (з питань фінансової політики і банківської діяльності та промислової політики) розроблена Стратегія розвитку банківської системи 2016-2020: «Синергія розвитку банків та індустріальної економіки». Зверніть увагу на слова «та індустріальної економіки».

Такого класу документів в нас ще не було. Дуже добре що їх поява генерована двома провідними комітетами ВР. Ми співпрацюємо з авторами Стратегії. Цей документ 19-20 травня вже обговорено на Всеукраїнській науково-практичній конференції в КНЕУ ім. Вадима Гетьмана. Ми прийняли участь. Документ підтримано. Просимо надати підтримку своєю конструктивною критикою.

П’яте. Створення ефективної системи регулювання (підтримки) малого бізнесу. Наші однодумці – Комітет з промислової політики (Галасюк). Малі підприємства морської індустрії мають бути спеціально виділені (по чисельності – США, верфі до 1000 працюючих є малими підприємствами).

Шосте. Інформую вас що деякі банки вже розвивають кредитування на без ресурсній основі під 4% річних та впроваджують інші подібні продукти. Охоплено понад 100 тис. бізнесменів. Обороти – за 10 млрд. гривень. А чи використовуємо ми цей досвід???

Не можу не повідомити: Маємо звернення від окремих іноземних судновласників щодо проектування та будівництва суден. Ці позитивні імпульси не врятують нас у цілому, але дозволять помітно поліпшити стан суднобудування».

Асоціація «Укрсудпром» підтримує нову редакцію Морської доктрини, яка розроблена Національним інститутом стратегічних досліджень і пропонує Уряду прискорити її затвердження.

Продовжив дискусію заступник Генерального директора Асоціації портів України "Укрпорт" Віктор Олексійович Ільїн з доповіддю **"Проблеми оновлення портового флоту в портах України"**.

У своєму виступі він підкреслив, що одними причалами та складами, перевантажним обладнанням роботу порту забезпечити не вийде, рано чи пізно зношеність більшості буксирів та недостатня кількість сучасних суден стануть гострою проблемою для портового флоту. Як приклад: із 116 буксирів 80 % працюють більше 30 років, 10 % - більше 40 років. Тому вкрай необхідно прискорити оновлення портового флоту.

З презентацією **«Створення умов для розвитку військово-морського потенціалу України у 2016-2017 роках»** виступив заступник начальника управління з кораблебудування Командування ВМС ЗС України Микола Леонідович Нефедов.

Наводимо фрагмент виступу.

«Згідно проекту нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 року одним з головних пріоритетів національних інтересів України на морі є захист її державного суверенітету.

Розвиток системи військового кораблебудування напряду залежить від замовлень Військово-Морських Сил України, що в свою чергу залежить від їх фінансування. Цілком зрозуміло, що відсутність флотського замовлення призводить якщо не до руйнування військового кораблебудування, то до сильного його послаблення.

Так, починаючи з 1991 року науково-дослідними установами України, на замовлення Міністерства оборони та за власною ініціативою, виконано понад 20 робіт по проектуванню кораблів різних класів. Але, у зв'язку з відсутністю державного фінансування, жодного проекту не було реалізовано.

Такий стан, що склався сьогодні в кораблебудуванні також є наслідком відсутності дієвих програмних документів державного рівня, які б визначали цілісну систему дій, спрямованих на технічне переоснащення корабельного складу національного флоту у довгостроковій перспективі. А та нормативно-правова база, що була розроблена за останні роки не була реалізована на практиці.

Повертаючись до реалій сьогодення, вимушений констатувати, що існуючий стан корабельного складу Військово-Морських Сил України та системи воєнного кораблебудування м'яко кажучи критичний та впритул наблизився до критичної межі, а по деяким позиціям вже й ця лінія подолана.

У результаті на цей час весь корабельний склад ВМС, окрім фрегату "Г.Сагайдачний" перевищив терміни експлуатації на 10-15 років. Переважна більшість комплектуючих до них в Україні не виготовляється. Стан судноремонтних підприємств України не дозволяє

проводити середні та капітальні ремонти бойових кораблів, включаючи зразки озброєння морської номенклатури (РАО, РТО, ГШО, МТО тощо).

Таким чином, потреба в бойових кораблях вимагає мати не тільки кораблебудівні заводи, але й достатню кількість заводів з випуску та ремонту ОВТ морської номенклатури. А закупівля за кордоном складових для кораблів вимагає мати відповідні сервісно-ремонтні представництва в Україні за кожним із напрямком такої продукції (дизельні двигуни та дизель генератори, ракетні комплекси, засоби зв'язку, тощо).

Так, відсоток видатків на розвиток кораблебудування (від загальної суми коштів виділених Міністерству оборони) коливався від 0,6 до 24,3 у 2013 році.

На даний час в інтересах Військово-Морських Сил продовжуються роботи зі створення багатоцільового корабля класу “корвет” проекту 58250, будівництва шості малих броньованих артилерійських катерів проекту 58155 (два з яких на даний час проходять державні випробування), розробки технічних проектів ракетного катера типу “Лань” та модернізації фрегата “Гетьман Сагайдачний”.

При цьому починаючи з 2014 року фінансування робіт зі створення корабля проекту 58250 практично заморожено.

На підставі сказаного вище виникає цілком зрозуміле питання: Де проектувати та будувати кораблі, їх зброю і озброєння?

Достовірним фактом є те, що підприємства оборонно-промислового комплексу України в кооперації із закордонними партнерами спроможні спроектувати та побудувати будь-який корабель чи судно для потреб національного флоту питання полягає тільки у наявності коштів та економічній вигоді для держави.

Тому, доцільно поповнення корабельного складу ВМС ЗС України здійснювати наступними шляхами:

1. Конкурентноспроможні кораблі та такі, що технічно можливо й економічно вигідно проектувати та будувати підприємствами України (корвети, ракетні та артилерійські катери, у тому числі броньовані) розробляти та будувати в Україні з максимальним використанням національної зброї та технічних засобів і додатковим використанням іноземних комплектуючих які не виробляються в Україні.

2. Сучасні кораблі, які технічно неможливо, або економічно недоцільно розробляти чи будувати в Україні (тральщики, підводні човни) закуповувати в іноземних компаній.

3. Кораблі, потреба у яких визначається кількістю меншою ніж економічно-вигідна серія (десантні кораблі, швидкохідні катери спецпризначення...) закуповувати, або отримувати у якості воєнно-технічної допомоги від іноземних флотів із тих, що перебувають в експлуатації, або виводяться в резерв з достатнім залишковим ресурсом.

4. Кораблі, в яких існує значна світова потреба та конкуренція на ринку розробки і будівництва (патрульні кораблі та катери) розробляти і будувати у кооперації із закордонними компаніями та флотами.

5. Спеціальні судна та судна забезпечення (кораблі розвідки, буксири, водовози, плавучі склади, танкери, гідрографічні та роз'їзні катери, тощо), замовляти спільно з іншими судновласниками України та дообладнувати до спеціальних вимог (щодо оснащення радіотехнічними засобами та артилерійськими системами) на суднобудівних заводах України».

В обговоренні доповідей взяли участь: відомий корабел, почесний громадянин м. Миколаєва І.М. Овдієнко, Народний депутат України А.О. Вадатурський, Генеральний директор Чорноморської яхтенної верфі О.М. Сагайдаков, віце-президент Асоціації морського права України, О.М. Котлубай, виконавчий директор Асоціації «Укрсудпром» С. В. Лисенко.

В рамках Круглого столу було прийнято ДОГОВІР ПРО СПІВРОБІТНИЦТВО між Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром» та Асоціацією портів України «Укрпорт» з метою виконання спільних програм, участі у розробці концептуальних документів, організації проведення конференцій, семінарів, виставок, круглих столів, тощо.

Учасники Круглого столу прийняли рішення:

1. Протягом тижня направити до Асоціації «Укрсудпром» пропозиції до проекту нової редакції Морської доктрини України та Резолюції.

2. Доручити Виконавчій дирекції Асоціації «Укрсудпром» узагальнити пропозиції направлені на розвиток морської індустрії та погодити з учасниками Круглого столу.

3. Підготувати Резолюцію та направити її Президенту України, Прем'єр – Міністру України, Голові Верховної Ради України.