

Народним депутатам України

Президент Асоціації
суднобудівників України
«Укрсудпром»

Віктор Лисицький

ДОВІДКА ПРО СТАН СУДНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Головне.

Важлива конкурентна перевага нашої держави – суднобудування України – знаходиться у вкрай важкому стані. Держава несе величезні втрати ВВП. Деградує відповідна важлива частка науково-технічного потенціалу.

Причина: Ігнорування владою створення спеціального регуляторного комплексу, котрий мають розвинені морські держави Світу.

Конче необхідно найближчим часом:

1. Прийняти Морську доктрину у котрій буде представлене наше бачення відновлення та розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування, зокрема;
2. Прийняти закони, котрі визначають спеціальне регулювання суднобудування спираючись на широко відомий світовий досвід;
3. Прийняти законопроект про стимулювання експорту 2142а;
4. Створити при КМУ на громадських засадах спеціальний консультативно-дорадчий орган з розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування, зокрема;
5. Розробити та затвердити КМУ дорожню карту щодо розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування зокрема;
6. Провести парламентські слухання щодо перспектив розвитку морської індустрії .

Перед катастрофою?

Стан суднобудування України є трагічно небезпечним. Адже воно, як цілісний комплекс, знаходиться на межі зникнення. Гірше було тільки в березні-квітні 1944 року після завершення звільнення суднобудівних регіонів України.

Саме тому наше суднобудування сьогодні нездатне в прийнятні терміни забезпечити:

1. Нарощування відповідної ударної потужності ВМС за рахунок будівництва нових кораблів та серйозної модернізації кораблів які вже стоять на озброєнні ВМС;
2. Відновлення морського і річкового цивільних флотів до розмірів достатніх для перехоплення основної частини перевезень вантажів котрі проходять через наші порти. Ці перевезення у Світі розвиваються високими темпами й приносять величезні доходи судновласникам;
3. Оновлення в короткі терміни рибпромислового флоту та поставку широкому українському споживачу високоякісної рибної продукції (витіснення імпорту);
4. Вихід на стійке зростання експорту кораблів та суден, що принесло б значні надходження у валюті;
5. Відтворення десятків тисяч кваліфікованих робочих місць із високою зарплатою;
6. Забезпечити активне використання накопиченого науково-технічного потенціалу. Наявні інтелектуальні потужності наших ВНС та ХайТек-підприємств використовуються в основному закордонними фірмами. Зневажливе ставлення влади до нашої науково-технічної потуги взагалі нагадує елементарну зраду. Адже без, скажімо, високоякісного рівня нашої технічної освіти Україну взагалі б ніхто не згадував.

Саме тому держава щороку втрачає обсяг ВВП у обсязі 5-7 млрд. дол.. США. Це мінімальна оцінка.

Причини катастрофічного стану суднобудування України.

Світове суднобудування.

Після розпаду СРСР наші корабели опинилися на світовому ринку, котрий вже (!) десятки (!!!) років поспіль регулював суднобудування спеціальними методами. Навмисне вживаю термін «регулював», а не «підтримував» - тому що скоріше всього корабели підтримували уряди своїми показовими результатами (включаючи завоювання світових ринків), підтримували уряди, котрі надавали їм розумне регулювання.

Хто і як забезпечив зростання світового морського транспортного флоту?

Використовуючи спеціальні режими регулювання суднобудування, в основному тільки три (!) країни забезпечили це стрімке зростання: Південна Корея, Японія, Китай.

Спеціальне регулювання, котре спиралося на найширше використання коштів державних бюджетів, надало можливість цій бравій трійці «посадити» світові ціни на судна шляхом карколомно швидкого нарощування пропозиції нових суден. Важливий момент: лєвова частка завантаження світового суднобудування складається із будівництва морських (річкових) транспортних суден. Саме тому розумні уряди приділяли особливу увагу саме розвитку транспортного суднобудування.

Японія. Після шаленої поразки у 2-й світовій війні й втрати майже всього флоту (й цивільного, й військового), ще з початку 1950-х років банки надавали кредити на будівництво суден не менше (!!!) ніж на 8-10 років. Вартість кредитів до 5,5% річних. За 8-10 років експлуатації судовласник при такій вартості кредиту має можливість без надриву відпрацювати цей кредит на будівництво судна.

Південна Корея. Розгорнула транспортне суднобудування тільки з 1960-х років, поклавши в основу державну фінансову підтримку = субсидування. Тривіальне субсидування! Саме тому сьогодні вона має 35-40% світового ринку новобудов (нових суден).

Створена нею система викликала велике невдоволення в Європі. СОТ була змушена ще на початку 2005 року рішуче засудити Південну Корею (див. KOREA - MEASURES AFFECTING TRADE IN COMMERCIAL VESSELS, (WT / DS273), Report of the Panel). Південна Корея цю критику проігнорувала.

Правда! Пару років тому назад, після завоювання 35-40% ринку новобудов (!!!), Південна Корея сприйняла шалену критику світового співтовариства й поступово відмовляється від прямого субсидування суднобудування. «Богачи склонны иногда идти на уступки гольцьбе».

Китай. Активно використовує кошти державної підтримки для бурхливого розвитку транспортного суднобудування. Крім того, після зникнення СРСР Китай активно залучає наших корабелів (переважно крутих технарів) для розвитку саме кораблебудування. А нашій владі наші розумники не потрібні... Поки що?

США. Навіть, ця справжня Батьківщина сучасної ліберальної економіки ще з 1932 (ще з років Великої депресії !!!) має спеціальну цілісну (!!!) систему підтримки свого судноплавства і суднобудування, котру очолює Морська

адміністрація (www.marad.dot.gov). Тільки сьогодні, на момент підготовки цієї довідки, по наданим нею гарантіям для банків будуються судна та виконуються різні проекти в морський індустрії на приблизно 2 млрд. дол.. США. Ми також у своїй великій депресії. Але досвід США поки що не використовуємо... В нас українська влада?

Україна до 2005 року.

Після зникнення СРСР українські керівники тривалий період часу не приділяли мінімально необхідної уваги створенню сучасної конкурентоспроможної системи регулювання суднобудування України. Почався занепад.

Тільки у 1999 р. було прийнято Закон «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» та у 2001 р. «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», котрі встановлювали для корабелів деякі виключення із загальної системи оподаткування, що відповідно знижувало надходження до бюджетів.

Скасовувалося імпордне мито, скасовувався ПДВ на імпорт суднового обладнання, скасовувався податок на землю, встановлювався полегшений режим оподаткування прибутку. Залишалася проблема високих соціальних податків на зарплату. Ця допомога держави вітчизняним корабелям була у сотні (!!!) разів меншою інвестицій зроблених іноземними державами у своє суднобудування, котре зробило їх лідерами цього важливого сегменту світової економіки.

Вражаючий успіх! За 5 років дії цих законів (2000-2004) були отримані досить гарні результати:

1. Обсяги робіт в галузі виросли у 2,5 рази;
2. Середня заробітна плата у 3 рази¹;
3. **До бюджетів та Пенсійного фонду протягом дії зазначених законів (2000-2004 роки) було перераховано 1'300 млн. грн. – на 1'025 млн. грн. більше обсягу передбачених законами так званих «пільг».**

Тобто, прийняття законів дозволило буквально розгорнути процеси відродження суднобудування = стратегічно важливої галузі = основи відродження вітчизняних флотів. **Соціальне значення таких змін не можна переоцінити.** Воно було колосальним! Адже сотні тисяч корабелів та їх

¹ Дані Мінпромполітики України.

родин, працівники сервісних галузей і цілі міста отримали достойну незалежної України перспективу розвитку.

Про соціально-економічну сутність заходів державної підтримки суднобудування: це не пільги! Максимально критично аналізуючи згадані закони не можна не сказати, що впроваджені заходи державної підтримки не можна називати пільгами. Не можна ні у якому разі! Це буде бруталною помилкою! Дані заходи державної підтримки лише створювали сприятливий для відродження суднобудування та його подальшого розвитку режим оподаткування. **Цей режим лише наближав фінансово-економічні умови будівництва суден в Україні до умов ведення бізнесу у закордонних конкурентів.** Зрештою фактичні витрати на будівництво наших суден наближалися до цін світових ринків. Завдячуючи саме цьому факту **суднобудівні заводи України ставали конкурентоспроможними із закордонними суднобудівними заводами.**

Ще одне – корабели не залізли в кишеню пенсіонерам, вчителям чи породіллям. Вони почали власноруч заробляти гроші.

Деякі заводи були особливо успішними. Наприклад, «Океан» у 2004 р. вийшов на обсяги суднобудування кінця 1980-х років - років найбільших обсягів будівництва суден.

Стартував процес відновлення суднобудування.

Україна після 2005 року й по цей час. Розвал великих та самотійне піднесення малих.

На початку 2005 р. Кабмін без будь яких обговорень із бізнесом скасував спеціальний режим суднобудування. Тим самим дали старт руйнуванню суднобудування.

Іноземні інвестори деякий час не могли повірити в те що цей злочин такі відбувся й сприятливий для бізнесу режим регулювання зник. Вони зверталися, навіть, до Президента України. Але! Не отримали будь-якої, навіть, негативної відповіді.

Корабели спробували впровадити у життя хоча б часткові зміни. Дещо було зроблено. Однак! Результат був замалий.

Знов розгорнувся процес занепаду.

Й сьогодні наявні виробничі потужності використовуються лише на 8-10 відсотків, при тому, що наші конструктори здатні наситити новими проектами програму суднобудування на рівні обсягів часів СРСР (за виключенням

авіаносців та крейсерів). До речі: Рятуючи своє (та України) майбутнє наші конструктори доволі успішно працюють на світових ринках. Україна наших конструкторів поки що не помічає...

В результаті експорт продукції суднобудування та судноремонту знизився до 90-100 млн. дол. США що у 6-8 разів менше наявного потенціалу та у 3-4 рази менше середніх обсягів за попередніх 5-6 років. У поточному році скоріше всього буде менше 70 млн. дол.. США.

Миколаївські суднобудівні заводи «ім. 61 Комунара», «Чорноморський», «Океан», а також херсонський завод «Палада» та Кілійський суднобудівний-судноремонтний завод у 2014-2015 році не побудували жодного судна.

Тільки у 2015 році Херсонський суднобудівний завод побудував два буксири, а київський завод «Ленінська кузня» два броньовані катери для ВМС України. Київський суднобудівний-судноремонтний завод щорічно здає одне морське гідрографічне судно МЗ-314, а черкаська суднобудівна верфь «Оріон» по два невеличких земснаряди.

Як позитив можна відмітити ССЗ «Нибулон», який стабільно будує буксири та баржі для свого флоту. От і всі здобутки у суднобудуванні за 2014-2015 роки.

У 2016 році відштовхнулися від дна середні та малі суднобудівні верфі Миколаєва, Херсону, Києва, Черкас.

Увага! Дані по заводах наведені станом на кінець липня 2016 р.

Так на ХДЗ «Палада» виконали контракт з будівництва нового сучасного доку вартістю 200 млн. грн. для Південно-Африканської Республіки. Це = унікальний контракт!

Довідково. Док "DORMAC DOCK 1" має вантажопідйомність 8500 т, максимальну довжину 155 м і ширину 32,4 м. Корпус дока виготовлений з важкого морського залізобетону, а башти – з суднобудівної сталі. Таке поєднання матеріалів дозволяє знизити експлуатаційні витрати дока до 2,5 разів у порівнянні з аналогічними традиційними сталевими доками. Валютні надходження від експортних контрактів – це кошти, які спрямовують на виробництво необхідної техніки для української армії. Виконавши цей контракт, «Палада» отримала нові можливості для подальшого розвитку.

На ПАТ «Херсонський суднобудівний завод» будується нафтосміттєзбирач пр.НМ440, задача замовнику, (Южному філіалу ДП «Адміністрація морських портів України»), запланована на грудень. Одночасно на заводі ремонтується 17 суден різного типу. Судноремонтні роботи на «ХСЗ» не зупиняються ні на виходні, ні у святкові дні.

Миколаївська верф "Нибулон" здала несамохідний плавкран пр.С14938 "Нибулоновец".

Довідково. Його найбільша довжина 38.50 м, ширина 12.00 м, висота борту на міделі 3.45 м, осідання 1.45 м. Енергетична установка судна укомплектована двома дизель-генераторами (основним і аварійним) D5 АТ виробництва компанії VolvoPenta потужністю по 62 кВт. Як верхня будова використовується колісний навантажувач грейфера TerexFuchs MHL 385 D, для якого передбачена спеціальна апарель. Потужність двигуна цієї машини 273 кВт, транспортна швидкість 8 км/год, вага 75.5 тонн, виліт стріли 22 м, місткість грейфера 5 м³, продуктивність - 350-400 т/ч.

Крім того, у травні «Нібулон» спустив на воду «NBL-029» — перше несамохідне судно пр.В2000 для Південного Буга. Всього в серії буде вісім одиниць, шість з них повинні здати цього року.

Довідково. Довжина судна пр. В2000 складає 71.7 м, ширина 17.0 м, висота борта 3.3 м, осадка 2.25 м, місткість трюму 2850 м³.

У лютому 2016 року на ГП "Зоря"-Машпроект" відбувся запуск випробувань головного газотурбінного агрегату для ВМС Індії підприємство починає постачання модернізованих морських силових установок для серії есмінців оновленого проекту, які будуються на верфі в Мумбаї. Всього відповідно до контракту "Зоря"-Машпроект" до 2019 року оснастить чотири кораблі.

ТОВ «Чорноморська яхтова верф» спустили на воду експедиційну яхту ін. BSY 98. . Можна стверджувати, що моторна яхта, яка виготовлена з алюмінію, встановлює нові стандарти якості у своєму класі.

Довідка. Її довжина 29.4 м, ширина 7.2 м, водотоннажність 115 т. До складу енергетичної установки входять два 800-сильні головні двигуни MANN і два 25-кіловатні дизель-генератори. Максимальна швидкість ходу BSY 98 - 14 вузлів, на круїзній швидкості 10 уз судно може пройти 5000 миль.

На миколаївській судноверфі ТОВ «Артель» ЛТД спустили на воду 90-містний прогулочний катер «Анна II», побудований за замовленням приватної фірми із Скадовська.

Довідково. Довжина 21.60 м, ширина 5.00 м, висота борту 1.75 м, осідання 0.83 м, водотоннажність 36.3 т, потужність енергетичної установки 118 кВт.

Черкаська суднобудівна верф «Оріон» разом з відомим європейським виробником днопоглиблювальних комплексів «DragflowEastEurope»

відправили до Латвії черговий земснаряд. Будується ще три земснаряда різних модифікацій.

Довідково. Довжина 9 м, ширина 6 м, продуктивність 720 м³/год, гідростатичний натиск 16 м, потужність двигуна 90 кВт.

На ПАТ «Завод «Ленінська кузня» будуються чотири артилерійських бронекатери пр.58155 типу «Гюрза-М», які спроектовані на миколаївському ДП «Казенний дослідно-проектний центр кораблебудування» з використанням стелс-технологій.

Довідково. Довжина «Гюрза-М» 23.0 м, ширина 4.8 м, осідання 1.0 м, водотоннажність 50.7 т, екіпаж 5 чол. Швидкість повного ходу 28 вуз, на економічному 11-узловому ході катер може пройти до 700 миль.

Київська компанія UMS Marine, яка вже випустила серію дуже вдалих 11.4-метрових малих прикордонних катерів UMS PATROL, які розвивають швидкість до 40 вузлів, реалізує у кооперації з ПАТ «Завод «Ленінська кузня» новий проект патрульного катера для Морських сил прикордонних військ України.

На ЧСЗ передано замовнику компанії «Samur 3 Shipping Company, S.a.», відремонтоване судно «Fury» (типу Волго-Балт), крім того знаходяться у ремонті 4 суховантажних суден та 3 буксири.

Однак!

Патріотів України особливо бентежить те, що чинна влада не створює умови для оновлення українського флоту шляхом будівництва суден на українських верфях. За даними UNCTAD за 2014-15 рр. дедвейт нашого флоту скоротився від 501 до 450 тис. тон – на 16% , або на 114 тис. тон – це менше 30% потужностей заводів. Й це в той час коли наші верфі фактично простоюють.

Тим самим, влада закріпила згубну тенденцію скорочення українського флоту, який (за даними UNCTAD) мав дедвейт у 1993 р. у розмірі 6177 тис. тон, тобто був у 13 разів більше ніж зараз. Саме тому сьогодні під українським прапором через наші порти проходить близько 7 млн. тон вантажів, хоча портами переробляється більше 140 млн. тон. Отже, лева частка прибутків від транспортування вантажів через наші порти вивозиться за кордон.

Й, насамкінець, як піднімали суднобудування наші батьки та матері.

Тільки один приклад й тільки по кораблебудуванню – створенню бойових суден.

У квітні 1944 р. були звільнені всі суднобудівні області України. Заводи були гіршому стані ніж сьогодні. Корабелі були на фронтах і після Перемоги повернулися лишень кілька відсотків кадрів довоєнного стану. Левова частка корабелів залишилася в могилах тієї важкої війни.

Але вже через два-три роки суднобудування перейшло у стадію швидкого відродження.

Так, тільки на одному із суднобудівних заводів, за період 1947-1957 рр. на спеціальному конвеєрі було побудовано 72 сучасних підводних човни загальною водотоннажністю 75'600 тн. Довідка: сучасний атомний авіаносець має водотоннажність 90'000-100'000 тн.

А паралельно, на тому ж самому заводі, на стапелях було побудовано 5 легких крейсерів із загальною водотоннажністю 75'360 тн.

Разом водотоннажність підводних човнів та легких крейсерів побудованих тільки на одному заводі за приблизно 10 років перевищує 150'000 тн. Тобто, разів у 5 перевищує обсяги випуску кораблів та суден за всі 25 років Незалежності, всіма заводами України.

Так працювали наші батьки та матері...

Президент Асоціації
суднобудівників України
«Укрсудпром»,

Державний службовець України
1-го рангу

Віктор Лисицький