

<p style="text-align: center;">АСОЦІАЦІЯ СУДНОБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ “УКРСУДПРОМ”</p>		<p style="text-align: center;">ASSOCIATION OF SHIPBUILDERS OF UKRAINE “UKRSUDPROM”</p>
<p>Україна, 01032, Київ, вул. Жиланська, 107, корпус 26 тел./факс: (380 44) 235 92 50 e-mail: ukrsudo@nbi.com.ua http://www.ukrsudo.kiev.ua</p>		<p>26 corps, 107, Zhilyanska, Str., Kyiv, 01032, Ukraine tel./fax: (380 44) 235 92 50 e-mail: ukrsudo@nbi.com.ua http://www.ukrsudo.kiev.ua</p>

№ 148а -16 від 29.08.2016

**Першому віце-прем'єр-міністрові
України – Міністру економічного
розвитку та торгівлі України
Степану Кубіву**

*Щодо: Повторний лист щодо координації зусиль
влади та бізнесу по відновленню повноцінного
використання наявного потенціалу
морської індустрії України.*

Шановний Степане Івановичу!

На превеликий жаль, ми не отримали хоч якої-небудь відповіді на наш лист № 148 - 16 від 21.07.2016. І саме тому повторно звертаємося до Вас, як до щирого патріота України можуть звертатися такі ж щирі патріоти нашої молоді держави, які вкрай стурбовані руйнівними процесами у морській індустрії, що прискорилися із 2005 року.

Йдеться, у першу чергу, про те, що морська індустрія України є важливою (світового значення!) конкурентною перевагою держави. Є кластером, котрий мав би поповнювати наш ВВП щорічно кількома мільярдами доларів та надавати високооплачувану й висококваліфіковану роботу кільком сотням тисяч українців.

Є кластером, котрий би забезпечив створення та розвиток потужних ВМС України

На нашу думку, причиною цього сумного стану нашої морської індустрії є відсутність цілісної державної системи регулювання, які є в багатьох розвинутих країнах Світу.

Самий переконливий приклад – приклад США, в якій цілісна державна політика реалізується спеціальною установою «Морська адміністрація» (www.marad.dot.gov). Аналогічні підходи реалізовані і в ЕС, куди ми, нібито, прямуємо.

В наслідок відсутності такої цілісної державної системи регулювання морської індустрії в Україні відбулися такі жахливі зміни.

Перше.

Корисна водотоннажність (дедвейт) морських транспортних суден під українським прапором впала від 6206 тис. т. у 1994 році до 450 тис. т. у 2015 році – впала в 14 (чотирнадцять!) разів.

В той же час, дедвейт українських (!) морських транспортних суден під іноземними прапорами виріс до 3344 тис. т. Таким чином, велетенський морський флот України тривіально виведено під прапори інших держав.

За даними ЦРУ під іноземними (!) прапорами експлуатується 172 українських судна, а під українським (!!!) прапором тільки 134

(<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-actbook/geos/up.html>).

Відповідно, й лєвова частка надходжень від перевезення вантажів не потрапляє у ВВП України.

Нашу недоумкуватість дуже добре підтверджує те, що, навіть, під прапором Молдови вже експлуатується 14 українських суден. Навіть Монголія (країна, котра не має виходів до морських просторів) експлуатує одне українське судно. Поки що одне!

Наші судновласники цю тенденцію пояснюють украй важкою та незграбною системою співпраці держави з моряками (дуже високі портові збори та інше).

Друге.

Порти України переробляють 140-170 млн. т. вантажів, із яких лише кілька відсотків (тільки 6-7 млн. т.) транспортуються суднами під українським прапором. Це – для України шалені втрати надходжень. Напередодні здобуття Незалежності, у 1989 р. нашими суднами було перевезено 125 млн. т. вантажів.

Третє.

Фактична відсутність потужного ефективного проукраїнського судновласника викликала катастрофічний занепад нашого суднобудування.

До 1992 року наші верфі (без урахування Криму) щорічно здавали 80-100 кораблів та суден із сумарною водотоннажністю 150-200 тис. т. На них працювало 140-150 тис. висококваліфікованих робітників.

Сьогодні чисельність працюючих впала до 14-15 тис. робітників. За 2014 рік за даними ЮНКТАД було побудовано суден водотоннажністю у 1,2 тис. т. проти 150-200 тис. тн., які щорічно здавалися до 1992 року.

Що ж робити?

Перше.

Ми, спираючись на широко відомий досвід інших успішних морських держав, вважаємо, що треба найскоріше прийняти Морську доктрину – документ, який визначатиме наше стратегічне (!) бачення морської індустрії. Проект цього документу розроблено Національним інститутом стратегічних досліджень й зараз (нібито) завершується його погодження. Вважаємо, МЕРТ має прийняти вирішальну участь у завершенні цього процесу. Просимо зустрічі із Вами з цього приводу.

Друге.

Варто прискорити прийняття законопроекту 2142а, котрий передбачає впровадження широко відомої в Світі системи державної підтримки експорту, включаючи створення спеціального Експортно-кредитного агентства (ЕКА). Він вже пройшов перше читання. Прийняття у цього законопроекту надасть належну допомогу заводам суднобудівного комплексу у виході на світові ринки. Сподіваємося на підтримку МЕРТ цього законопроекту.

Третє.

Ми, корабели, вже готуємо радикальне оновлення законодавчої бази аби спираючись на світовий досвід створити конкурентоспроможні умови роботи підприємств суднобудівного комплексу. Близчим часом, після ухвалення Морської індустрії ми представимо наші законодавчі напрацювання.

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

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

У квітні 1944 р. були звільнені всі суднобудівні області України. Заводи знаходилися у 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 р.р. 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.

З повагою

Президент Асоціації «Укрсудпром»
державний службовець 1-го рангу



Віктор Лисицький