

ЗВЕРНЕННЯ

учасників Круглого столу

Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром»

«Створення сучасної системи регулювання морської індустрії,

як одна з головних умов виходу з кризи»

м. Миколаїв

24 травня 2017 р.

Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром» при підтримці Миколаївської держадміністрації та Миколаївської міської Ради провели Круглий стіл, на якому були присутні 56 фахівців морської та суднобудівної індустрії та іноземні гості.

В обговоренні прийняли участь 18 учасників, зокрема: Голова Миколаївської обласної держадміністрації Олексій Савченко, мер Миколаєва Олександр Сенкевич, Генеральний директор ТОВ СП «Нібулон» Олексій Вадатурський, Президент Асоціації «Укрсудпром» Віктор Лисицький, Надзвичайний і Повноважний Посол Бельгії в Україні Люк Якобс, заступник Надзвичайного і Повноважного посла Швейцарії в Україні Крістоф Шпет, директори суднобудівних підприємств та інші представники морської індустрії.

Учасники засідання круглого столу обговорили проблеми та перспективи розвитку суднобудування, в тому числі для внутрішніх водних шляхів.

Особливу увагу присутні звернули на те, що морська індустрія України у цілому та суднобудування зокрема, знаходиться в украй важкому стані. Держава несе величезні втрати ВВП – десятки \$ млрд. щорічно.

Деградує відповідна важлива частка науково-технічного потенціалу.

Причини.

1. Нерелевантність існуючого державного регулювання викликам та потребам, що стоять перед національними суднобудуванням та судноплавством:

1.1. Надмірне податкове навантаження та зарегульованість господарської діяльності що не відповідає специфіці національного суднобудування та судноплавства;

1.2. Відсутність державного замовлення та державної кредитної підтримки національного суднобудування та судноплавства;

1.3. Незбалансованість державної тарифної політики, насамперед, у сфері справляння портових зборів і плат за спеціалізовані послуги у морських портах, а також справляння плати за проходження шлюзів та підняття ферм мостів;

1.4. Недотримання державою зобов'язань з утримання гарантованих габаритів суднових ходів річкових внутрішніх водних шляхів, в тому числі української ділянки магістрального водного шляху Е-40, а також обміління річкових внутрішніх водних шляхів (в.т.ч. річки Десна).

2. Неврахування світової практики державної підтримки розвитку морського потенціалу (практики США, Японії, Південної Кореї, Китаю та ін.).

3. Українська несприятлива динаміка розвитку морського кластеру Світу у цілому та (як похідна) суднобудування, зокрема.

Однак слід зазначити, попри все – досі існують можливості для повноцінного відродження морської індустрії і, зокрема, одних із її найважливіших компонентів - суднобудування та внутрішнього водного транспорту.

Аналіз стану суднобудування України за 2016 рік свідчить, що ми відштовхнулися від дна. Обсяги реалізованої продукції на 8 суднобудівних підприємствах збільшилися на 13% (1312 млн. грн.) відносно 2015 року. Майже всі суднобудівні підприємства показали чистий прибуток, який у порівнянні з попереднім роком збільшився у 10 разів (119,7 млн. грн.). Побудовано всього 15 плавзасобів, але наявний потенціал - в 10 разів більше.

Успішно працюють на світових ринках (для іноземних замовників) сучасні конструкторські бюро, які використовують досконалі системи автоматизованого проектування.

Не можна не вітати радикальну активізацію Адміністрації Морських Портів України, котра розробила доволі логічну та конкретну «Програму оновлення флоту АМПУ на період 2017 – 2021 рр.» Таких урядових документів щодо морської індустрії в Україні давно вже не було.

На підставі цих стисло викладених фактів, учасники Круглого столу звертають увагу керівництва України на необхідності невідкладеного вжиття державою заходів до відродження суднобудівної галузі України, в тому числі з урахуванням наведених нижче пропозицій:

Перше. Прийняти вже підготовлений проект нової редакції Морській доктрини України (проект розроблено НІСД півтора роки тому назад) де вже визначено:

1.1. Цілісне бачення відновлення та розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування, зокрема;

1.2. Стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави та основні заходи щодо просування і відстоювання національних інтересів України на морі;

1.3. Систему регулювання морської індустрії, включаючи й суднобудування.

Друге. Прийняти Закон України «Про внутрішній водний транспорт».

При цьому, учасники Круглого столу та експерти спираючись на світовий досвід застерігають, що законопроекти «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а, а також «Про внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України (щодо сприяння розвитку судноплавства в Україні)» № 2712 в існуючих редакціях не відповідають потребам галузі та засадам децентралізації державного управління економікою, призводять до втрати конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту під прапором України порівняно з іншими (наземними) видами транспорту, а також порівняно з водним транспортом під іноземним прапором, а саме передбачають:

2.1. Створення чергової державної монополії – підприємства річкових водних шляхів і обмежують реалізацію прав місцевих територіальних громад, органів місцевого самоврядування та місцевих органів влади;

2.2. Запровадження не маючого аналогів у світі річкового збору з перевезень внутрішніми водними шляхами, який призводить до збільшення фінансового навантаження на внутрішній водний транспорт та зменшення обсягу перевезень внутрішнім водним транспортом;

2.3. Скасування існуючого правового режиму регулювання каботажних перевезень суднами під іноземними прапорами (дозвільного режиму здійснення суднами під іноземним прапором перевезень між портами України), що призведе до збільшення кількості ввезених із-за кордону суден, в тому числі тих, що були у використанні, стагнації суднобудівної галузі України, дисбалансу надходжень до Державного бюджету України, податкової дискримінації українських судновласників та перевізників в порівнянні з іноземними; легалізації нерезидентів-судновласників шляхом надання їм можливості здійснювати господарську діяльність в межах території України без оподаткування (не реєструючись в органах державної фіскальної служби як платники податків, не сплачуючи рентну плату за спеціальне використання води, акцизного податку з пального та єдиного соціального внеску); переведення суден з Державного прапору України під «зручний прапор», з подальшим поверненням в Україну під іноземним прапором зі звільненням від оподаткування, а судновласників – до переходу під іноземну юрисдикцію, тобто використання «офшорів».

Третє. Розпочати впровадження вже прийнятого Закону України «Про забезпечення масштабної експортної експансії українських виробників шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту». Доступність до кредитування експорту активно сприятиме розвитку суднобудування.

Четверте. Стимулювати розвиток внутрішнього водного транспорту шляхом:

- зниження на 50% ставок портових зборів у морських портах Миколаїв та Херсон;

- фінансування утримання і розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів та інфраструктури областей та населених пунктів за місцем розташування портів за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах Миколаїв та Херсон із розрахунку 50 центів США з кожної тонни вантажу – на утримання внутрішніх водних шляхів та 50 центів США з кожної тонни вантажу – на розвиток інфраструктури областей та населених пунктів за місцем розташування портів;

- скасування плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду;

- звільнення суден внутрішнього та змішаного плавання при здійсненні каботажних перевезень внутрішніми водними шляхами України від сплати портових зборів та збору за послуги служби регулювання суден;

- створення лоцманських служб недержавної форми власності;

- звільнення від митних платежів операцій з ввезення на митну територію України товарів та обладнання для суднобудування, судноремонту, експлуатації та модернізації суден;

- звільнення від митних платежів операцій з ввезення на митну територію України товарів та обладнання для суднобудування, судноремонту, експлуатації та модернізації суден;

- звільнення спеціального використання води для потреб водного транспорту від оподаткування рентною платою;

- звільнення нафтопродуктів, що використовуються внутрішнім водним транспортом, від оподаткування акцизним податком;

- забезпечення гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності транзитних водних шляхів, в тому числі шляхом виконання днопоглиблювальних робіт на лімітуючих перекатах Дніпровського та Дніпродзержинського водосховищ;

- відновлення судноплавства на ділянках річкових внутрішніх водних шляхів, на яких судноплавні габарити судових ходів втрачені (в т.ч. річок Прип'ять, Десна, Південний Буг).

П'яте. Створити центральний орган виконавчої влади на морському і річковому транспорті – Морську адміністрацію України.

Шосте. Створити при Верховній Раді або при Кабінеті Міністрів України на громадських засадах спеціальний консультативно-дорадчий орган з розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування, зокрема.

Сьоме. Розробити та затвердити Верховною Радою або Кабінетом Міністрів України дорожню карту щодо розвитку морської індустрії у цілому та суднобудування, зокрема.

Восьме. Провести парламентські слухання щодо перспектив розвитку морської індустрії .

Суднобудівники готові до поглибленого розгляду поставлених питань на самому високому рівні.

Звернення погоджено з усіма учасниками Круглого столу

За дорученням учасників Круглого столу

Президент Асоціації,
Державний службовець
1-го рангу



Віктор Лисицький

Тел. +38067-503-2779; +38094-440-5910; Email Lys1945@gmail.com