

<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. Жилианська, 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>	

№79-17 від 26-07-2017

**Міністерство економічного
розвитку і торгівлі України**

**Директору департаменту
промислової політики
Олександрю Черних**

*Стосовно ситуації, що склалася навколо
українського суднобудування*

На Ваш запит від 20-06-2017 №3803-01/20668-01 стосовно інформації про стан реалізації заходів державної підтримки Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром» (далі Асоціація) повідомляє.

1. Результати діяльності суднобудівної галузі у період з 1 січня 2005 року до 1 січня 2012 року зберігаються в архівах Міністерства промислової політики. Після ліквідації Міністерства Асоціація самостійно проводить аналіз діяльності своїх членів.

2. Стосовно інформації про стан виконання заходів державної підтримки суднобудівної промисловості, передбачених Законом про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості № 5209-УІ від 6 вересня 2012 року Мінекономрозвитку від Асоціації був направлений лист за № 55-17 від 14.05.2017.

3. Інформацію про стан суднобудування за період 2015-2017 роки є доступною на сайті ukrsudo.kiev.ua та sudostroy.com. Звіти про діяльність Асоціації за 2015-2017 роки додаються.

4. Проблеми суднобудівної промисловості в Україні та пропозиції щодо актуальних заходів із державної підтримки третій рік поспіль направляються до Кабінету Міністрів України у вигляді Звернення від учасників Круглого столу фахівців морської індустрії. Останнє Звернення від 24 травня 2017 року додається. Проте відповіді отримуємо формальні, або зовсім не отримуємо.

Асоціація має надію на співпрацю з департаментом промислової політики Мінекономрозвитку з метою відродження морської індустрії та суднобудування зокрема.

Додаток 1. Звіти діяльності Асоціації за 2015-2017 роки на 9 стор.

Додаток 2. Звернення учасників Круглого столу на 4 стор.

З повагою

**Президент Асоціації,
Державний службовець
1-го рангу**



Віктор Лисицький

**ЗВІТ про діяльність Асоціація суднобудівників України «УКРСУДПРОМ» за
2016-2017 рік**

Однією з основних подій 2016 року є те, що Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром» (далі) зареєстрована в Державному реєстрі, як неприбуткова організація, з новою редакцією Статуту. Це сталося завдяки фінансовій підтримці члена Асоціації ТОВ «Морське інженерне бюро» та адвокатської компанії «СІ ЕЛ ГРУП», яка на високому рівні в короткі терміни виконала свої договірні зобов'язання.

За звітний період 6 підприємств втратили зв'язок з Асоціацією і були виключені з членів (ПАТ «Океан», ПАТ «УГМК», ПАТ «Чорноморсуднопроект», всі м. Миколаїв; ТОВ ЮК «Верум Лойерс», ПАТ ЦКБ «Шхуна», всі м. Київ; ТОВ «Завод «ГідрУм», м. Донецьк).

У той же час до Асоціації були прийняті: ПАТ «Зоря-Машпроект», м. Миколаїв; Одеський Національний морський університет, м. Одеса; Юридична компанія «Сі Ел Груп», м. Київ; ТОВ СП «Нібулон» м. Миколаїв.

На 24 травня 2017 року членство в Асоціації мають:

- 10 суднобудівних та судноремонтних підприємств;
- 4 підприємства суднового машинобудування і електроустаткування;
- 5 проектних та науково-дослідних організацій;
- 3 кваліфікаційних товариств;
- 3 вищих учбових закладів;
- 6 інших підприємств і організацій.

Аналіз стану суднобудування України за 2016 рік свідчить, що ми відштовхнулися від дна.

Обсяги реалізованої продукції збільшилися на 13 відс. (1312 млн. грн.) відносно 2015 року.

Майже всі суднобудівні підприємства (окрім АСРЗ) показали чистий прибуток, який у порівнянні з попереднім роком збільшився у 10 разів (119,7 млн. грн.).

Наявні виробничі потужності використовувалися від 12 відсотків («Смарт Мерітайм груп») до 100 відсотків («Нібулон»), інші підприємства від 40 до 80 відсотків.

Побудовано всього 17 плавзасобів:

- ССЗ «Нібулон» побудував 7 суден: п'ять несамохідних суден пр. В200, одне пр. NBL-91 та один несамохідний плавкран пр. С14938 «Нібулоновець»;
- херсонський завод «Палада» здав замовнику з Південно Африканської Республіки 155 метровий композитний залізобетонний док проекту 1760КР;

- Херсонський суднобудівний завод передав замовнику Південному філіалу Адміністрації морських портів багатоцільовий нафтосміттєзбирач «SeaAnt» пр. НМ 440;
- київський завод «Кузня на Рибальському» (колишня «Ленінська кузня») закінчив випробування та передав ВМС України два броньовані катери типу «Гюрза»;
- Київський суднобудівний-судноремонтний завод здав замовнику одне морське гідрографічне судно МЗ-314,
- черкаська суднобудівна верф «Оріон» - п'ять невеличких (до 20 м) земснарядів пр.«DRFC1M»;
- миколаївські суднозаводи «ім. 61 Комунара», «Чорноморський», «Океан», а також Кілійський суднобудівний-судноремонтний завод у 2016 році не побудували жодного судна.

У своїй діяльності Виконавча дирекція керувалася рішеннями зборів, затвердженим планом роботи та Положенням Статуту.

На виконання рішення Загальних Зборів Асоціації Виконавча дирекція підготувала і направила Звернення щодо бачення відродження морської індустрії України учасниками Круглого столу Президенту України П. Порошенку, Прем'єр - міністру України В. Гройсману, Голові Верховної Ради України Парубію А.В.

Крім того, керівництву країни було направлено 17 листів, з них позитивний результат отримано на 5 звернень, на 7 – одержали формальні відповіді, 5 листів залишилися без відповіді.

Протягом 2016 року Президія та виконавча дирекція Асоціації ініціювали та організовували наступні заходи:

1. Разом з фахівцями Національного інституту стратегічних досліджень прийняли участь у розробці нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 року.

2. Разом з Мінінфраструктури, Миколаївською облдержадміністрацією, Миколаївським міськвиконкомом, ТОВ “ЕкспоМиколаїв”, Асоціація “Укрсудпром” прийняла участь в організації XXI міжнародної виставки «Суднобудування - 2016» 25-27 травня 2016 року. У відкритті виставки приймав участь Президент Асоціації В. Лисицький.

3. Проведено Загальні збори Асоціації 25.05.2016 у м. Миколаєві та 26.12.2016 у м. Києві (онлайн) та 6 засідань Президії Асоціації “Укрсудпром” з них 3 розширених засідання в Одесі (20.10.16), Києві (07.12.16) та Миколаєві (23.03.17), на яких здійснювався контроль за виконанням першочергових заходів щодо відновлення суднобудування, а також приймалися рішення стосовно прийняття нових членів Асоціації, тощо.

4. Організовано Круглий стіл (25.05.2016) на тему `Нова редакція Морської доктрини України – перший крок відродження морської індустрії`, організований Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром», за підтримки Миколаївської облдержадміністрації,

провідних асоціацій морської індустрії. Звернення учасників Круглого столу направлено керівництву України.

5. Як співорганізатори прийняли участь 19-20 жовтня у Міжнародній конференції «Развитие рынка транспортных услуг в Украине в условиях интеграции в Европейскую и международную транспортные системы» у м. Одеса. З доповіддю на тему «Морская индустрия Украины. Итоги и перспективы» виступив Президент Асоціації В.І. Лисицький;

6. Разом з Громадською організацією Держрибагентства України та Асоціацією рибалок України проведено Круглий стіл (05.10.2016) на тему: «Перспективи та проблеми використання і оновлення флоту рибного господарства на умовах лізингу».

7. Всього у 2016 році було прийнято участь у 6 форумах, 4 конференціях, 8 круглих столах, 9 засіданнях (УСПП, Антикризової Ради, громадянської платформи та ін.), 2 урочистих церемоніях. 10 листопада, Лисицький В.І. та Лисенко С.В., як делегати прийняли участь у роботі ХІУ чергового З'їзду Українського союзу промисловців та підприємців.

За цей період було проведено 38 зустрічей з народними депутатами, керівниками міністерств і відомств, асоціацій, громадських організацій. Так, з Асоціацією морських портів України «Укрпорт» підписаний Меморандум про співробітництво.

Налагоджені ділові стосунки з комітетами ВРУ з питань промислової політики та транспорту, Мінекономрозвитком, Мінінфраструктури, Міносвіти, Міноборони, зокрема ВМС ЗС України. Тісно співпрацюємо з УСПП та Торгово-промисловою палатою України.

Про всі ці події більш детально сповіщалося в інформаційних листах до членів Асоціації, а також на сайті sudostroy.com.

На сьогоднішній день практично всі члени Асоціації активно приймають участь у спільних заходах та сплачують членські внески, що свідчить про покращення фінансових можливостей та вселяє надію на відродження морської індустрії.

Головним завданням Асоціації було і залишається створення умов для розвитку морської індустрії та суднобудування зокрема шляхом вдосконалення законодавчої бази. Перш за все необхідно добитися затвердження нової редакції Морської доктрини з подальшим її виконанням. Важливо розуміти, що тільки разом ми зможемо звернути увагу до нашої галузі та переконати відповідних керівників стосовно необхідності створення умов щодо розвитку морської індустрії та суднобудування зокрема.

Виконавчий директор
Асоціації “Укрсудпром”
С.В. Лисенко

**Звіт про діяльність Асоціація суднобудівників України «УКРСУДПРОМ»
за 2015 рік**

Асоціація суднобудівників України `УКРСУДПРОМ` (далі - Асоціація) на початок 2015 року нараховувала 50 членів, з них: 11 призупинили діяльність у зв'язку з анексією Криму та АТО, 6 втратили зв'язок з Асоціацією і рішенням зборів були виключені з членів. У 2015 році до Асоціації вступили: ПАТ Суднобудівна верф «Оріон», м. Черкаси; юридична компанія «Верум Лойєрс», м. Київ; ТОВ «Марко ЛТД», м Одеса.

Проте, з 36 членів Асоціації – 5 не приймали участь у роботі, не сплачували членські внески, не відповідали на листи і не виявили бажання подальшої співпраці. У зв'язку з цим пропонується винести це питання на загальні збори стосовно членства в асоціації наступних підприємств: ДП “Буревісник”, ДПІ “Діпроверф”, ЗАТ `АСК `ІНГО Україна”, ТОВ “ТП – Інвест”, ТОВ “Бюро Верітас Україна”.

На початок 2016 року в Асоціацію входять:

- 10 суднобудівних та судноремонтних підприємств;
- 4 підприємства суднового машинобудування і електроустаткування;
- 8 проектних та науково-дослідних організацій;
- 4 кваліфікаційних товариств;
- 2 вищих навчальних закладів;
- 8 інших підприємств і організацій.

Аналіз стану суднобудування України за 2014-15 рр. свідчить, що ми досягли дна. Гірше було тільки у 1944 р. – після звільнення України.

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).

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.

Миколаївські судозаводи «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 верф «Оріон» по два невеличких земснаряди. Як позитив можна відмітити ССЗ «Нібулон», який стабільно будує буксири та баржі для свого флоту. От і всі здобутки у суднобудуванні за 2014-2015 роки.

Особливо бентежить те, що чинна влада не бажає створювати умови для оновлення українського флоту шляхом будівництва суден на українських верфях. За даними UNCTAD за 2014-15 рр. дедвейт нашого флоту скоротився до 477 тис. тон – на 15% , або на 86 тис. тон. 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, лєвова частка прибутків від транспортування вантажів через наші порти вивозиться за кордон.

Пропозиції Асоціації «Укрсудпром».

Світовий досвід говорить, що всі провідні морські держави Світу піднялися до такого високого статусу завдяки активному використанню спеціальних систем регулювання, які належним чином враховують специфіку відтворювального циклу цього сектору світової економіки.

Україна має позитивний досвід використання спеціального регулювання, яке було створене у 1999 р. та знищене у 2005 році.

Роки занепаду підтвердили необхідність створення спеціальної ринкової вертикально інтегрованої системи регулювання морської індустрії.

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 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.

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

У своїй діяльності Виконавча дирекція керувалася рішеннями зборів, затвердженим планом роботи та Положенням Статуту. Щомісяця Виконавчий директор звітував перед Президентом Асоціації за виконану роботу.

На виконання рішення Загальних Зборів Виконавча дирекція підготувала і направила Звернення щодо бачення відродження морської індустрії України учасниками Круглого столу Президенту України П. Порошенку, Прем'єр - міністру України А. Яценюку, Голові Верховної Ради В. Гройсману. Тільки Адміністрація Президента відреагувала на наше Звернення.

Протягом 2015 року Президія та виконавча дирекція Асоціації ініціювала та організовувала наступні заходи:

1. Разом з Мінінфраструктури, Миколаївською облдержадміністрацією, Миколаївським міськвиконкомом, ТОВ “ЕкспоМиколаїв”, Асоціація “Укрсудпром” прийняла участь в організації XXI міжнародній виставці «Суднобудування - 2015» 27-29 травня 2015 року. Відкривав виставку Президент Асоціації В. Лисицький.

2. Проведено Загальні збори Асоціації (27.05.2015) у м. Миколаєві.

3. Проведено Круглий стіл (27.05.2015) на тему `Морська індустрія – двигун економічного розвитку України`, організований Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром», за підтримки Комітету Верховної Ради України з транспорту, Миколаївської облдержадміністрації, Миколаївської міської адміністрації, провідних асоціацій морської індустрії. Звернення учасників Круглого столу направлено керівництву України.

4. Проведено 3 засідання Президії Асоціації “Укрсудпром” на яких була запропонована Стратегія діяльності Асоціації, здійснювався контроль за виконанням першочергових заходів щодо відновлення суднобудування, а також приймалися рішення стосовно прийняття нових членів Асоціації, тощо.

5. Як співорганізатори прийняли участь 21-22 жовтня у Міжнародній конференції «Морські та річкові перевезення. Суднобудування. Питання економічної взаємодії, функціонування та розвитку» у м. Одеса. З доповіддю на тему «До концепції розвитку суднобудування» виступив виконавчий директор Асоціації С.В. Лисенко.;

6. Разом з Громадською організацією Держрибагентства України та Асоціацією рибалок України проведено Круглий стіл (04.10.15) на тему: «Перспективи розвитку рибпромислового флоту України».

7. Всього у 2015 році Асоціацією було прийнято участь у наступних заходах:

7.1 У Засіданні ДФС України та Антикризової ради громадських організацій України щодо обговорення змін податкового, митного законодавства та законодавства у соціальній сфері. Наші проблемні питання, які стосувалися змін у податковому кодексі, прозвучали у виступі Почесного президента Асоціації «Укрсудпром» Гуреева В.М., в якому було наведено позитивний досвід результативності Вільної економічної зони «Миколаїв».

7.2. У роботі «круглого столу» на тему «Як прискорити забезпечення конкурентоспроможності та сталого розвитку підприємств і економіки України», організаторами якого виступили Рада підприємців при КМУ, Українська асоціація якості.

7.3. У Міжнародній конференції «Угода про асоціацію: економічні тригери». Представники громадських організацій дуже критично оцінили дії Уряду у проведенні бюджетно-податкової реформи у контексті імплементації економічної частини Угоди про асоціацію. В.І. Лисицький звернув увагу на те, що в 2014 році торгівля з країнами ЄС

збільшилася лише на 4 відс., і це при пільговому режимі митних процедур. На моє запитання у чому полягає промислова політика України – виразної відповіді не отримав. Склалося враження, що промислові комплекси, зокрема суднобудування не цікавить ЄС. Ми надіслали своє бачення ефективної економічної політики в Україні на адресу МЦПД.

7.4. У Представництві Європейського Союзу в Україні відбулася зустріч з представниками Генерального директорату Європейської комісії з питань внутрішнього ринку, промисловості, підприємництва та малого та середнього бізнесу, які перебували в Україні 17-19 березня 2015 року в контексті двостороннього діалогу з питань малого та середнього підприємництва та технічних бар'єрів в торгівлі. У своєму виступі, В.І. Лисицький навів приклади дій Уряду, які призвели до згорання малого та середнього бізнесу (МСБ). Наша увага до МСБ пояснюється тим, що, наприклад, у США до малого бізнесу відносяться суднобудівні заводи із чисельністю працюючих до 1000 осіб. Президенти промислових асоціацій, у своїх виступах, рішуче підтримали Віктора Івановича і підтвердили, що сьогоднішній стан, та умови ведення бізнесу найгірші за всі роки незалежності. Представники Генерального директорату Європейської комісії були здивовані такою оцінкою дій в цьому напрямку і завірили, що при зустрічі 19 березня з членами Уряду доведуть інформацію та пропозиції отримані від громадських організацій.

7.5. У березні ми зустрічалися з заступником голови Комітету Верховної Ради України з питань транспортної політики. Віктор Іванович доповів про світові тенденції розвитку водного транспорту та зокрема суднобудування, а я про стан суднобудування в Україні. Позитивно те, що на рівні законодавчої влади розуміють наші проблеми і є бажання підтримати нас.

7.6. У спільному засіданні Антикризової ради громадських організацій та керівництва Комітету Верховної Ради України з питань промислової політики та підприємництва. Голова цього Комітету, Галасюк Віктор Валерійович, представив учасникам зібрання модель промислової політики України. На мій погляд цей документ заслуговує на увагу, але його треба конкретизувати по комплексах (кластерах) промисловості та ввести в ранг закону. Після мого короткого виступу члени Комітету погодилися заслухати нашу доповідь щодо перспектив розвитку морської індустрії на одному із своїх засідань.

7.7. У засіданні Конгресу Громадянської Платформи Нова Країна, направили свої пропозиції щодо відродження суднобудування в Україні.

7.8. У розширеному засіданні Антикризової ради громадських організацій України та Правління УСПП. Хотілось би відмітити, що декілька виступаючих посилалися на статтю В.Лисицького «Якщо владі не вдасться сколихнути розвиток бізнесу, на Україну чекає вимирання» (повний текст у бюлетені «Вісник УСПП» №1 (37) березень 2015, стор. 22-24).

7.9. У комітеті Верховної Ради України з питань транспорту проходило засідання підкомітету з питань морського та річкового транспорту під головуванням О.І. Урбанського. На це засідання були запрошені Президент Асоціації «Укрсудпром» В.І. Лисицький, Виконавчий директор Асоціації С.В. Лисенко, Голова Правління ПАТ «Завод» Ленінська кузня», член Президії Асоціації «Укрсудпром» В.О. Шандра.

На засіданні розглядалася концепція Морської Доктрини України. Віктор Іванович зробив презентацію на тему: «Морський транспорт - пусковий комплекс відновлення». Ключова ідея комплексу: створення вертикальної інтегрованої ринкової системи підтримки розвитку морського та річкового транспорту України, який є одним із економічно найефективніших комплексів. Зацікавленість депутатів у розвитку нашої галузі дає сподівання на протекціонізм та лобювання законодавчих змін.

7.10. У липні відбулася зустріч з керівником департаменту реформ Адміністрації Президента Я.М. Сидоровичем.

7.11. У червні В.І. Лисицький зустрічався з Першим заступником Міністра Мініфраструктури п. Шульмейстером В.Ю. та заступником Міністра п. Васьковим Ю.Ю. Керівники Міністерства запропонували провести протягом тижня спільну зустріч з судновласниками, проте й по теперішній час чекаємо на запрошення.

7.12. У трьох засіданнях робочої групи у Національному інституті стратегічних досліджень з питання розробки нової редакції Морської доктрини України. Нами підготовлені та передані пропозиції. Перший варіант проекту планується на січень 2016 р.

7.13. У засіданні Ради з просування експорту при Мінекономрозвитку. Налагоджені ділові стосунки з заступником Голови Ради, вона ж є заступником Міністра. Багато інформації по різних країнам. Наприклад, Іран зацікавлений у співробітництві в галузі суднобудування. Що ми можемо їм запропонувати?

7.14. У засіданні Державного Агентства рибного господарства України з питання відновлення рибпромислового флоту. Запропоновано проведення у грудні 2016 року Круглого столу на тему: «Кому і який потрібен рибпромисловий флот».

7.15. В Асоціації проведено три наради України з питання будівництва рибпромислового флоту з представниками УСПП, Громадської ради при Державному Агентстві рибного господарства, Асоціації рибалок.

7.16. У листопаді були запрошені на зустріч з другим секретарем з торгово-економічних питань Посольства Китайської Народної Республіки в Україні Чжан Хуейцзюнь та Радником Лю Цзюнь. Вони цікавились станом суднобудування в Україні.

7.17. Участь у прес - конференції з нагоди спуску військового катера на заводі «Ленінська кузня». Від Асоціації слово було надано Президенту Лисицькому В.І. Висновок: ми ще можемо будувати за вітчизняними проектами, з вітчизняних матеріалів, у заплановані

терміни сучасні конкурентоспроможні кораблі (хай і не великі, для початку). Маємо надію, що у наступному році їх (і не тільки їх) буде більше.

7.18. У Національному інституті стратегічних досліджень було проведено Круглий стіл присвячений імплементації Договору між Україною та ЄС. Від бізнес-асоціацій був представлений тільки «Укрсудпром». У своєму виступі я звернув увагу присутніх про те, що до Європи треба йти через економіку, використовуючи галузі, які мають конкурентні переваги. Ми вважаємо, що до таких галузей відносяться галузі морської індустрії, зокрема суднобудування. Проте відсутність морської політики на державному рівні не дозволяють у повній мірі реалізувати можливості вітчизняного суднобудування. У зв'язку з тим, що Національному інституту стратегічних досліджень доручено розробити нову редакцію Морської доктрини України – пропонуємо в ній застосувати принципи, які діють у Європейській морській доктрині.

7.19. У грудні місяці в Державному Агентстві рибного господарства України проведено Круглий стіл по темі «Рибопромисловий флот України – перспективи розвитку». Від Асоціації «Укрсудпром» виступили: Президент Асоціації В.І. Лисицький, Виконавчий директор С.В. Лисенко, заступник Голови Правління КССРЗ С.К. Макоганчук, заступник генерального директора ПАТ «Завод «Ленінська кузня» І.В. Татарин, директор суднобудівної верфі «Оріон» В.О. Ковтун, відомий конструктор рибопромислових суден Є.Л. Примук.

7.20. В УСПП проведено Круглий стіл на тему: «Податкові зміни: нові можливості чи нові проблеми для розвитку економіки України?», в якому взяли участь представники органів влади, бізнес-асоціацій, підприємств, наукових закладів, профільних мас-медіа, тощо. Нашу Асоціацію представляв В.І. Лисицький.

7.21. 18 грудня 2015 року прийняли участь у розширеному у засіданні Антикризової ради громадських організацій України та Правління УСПП. У своєму виступі, Голова УСПП А. Кінах зазначив, що в Україні немає жодної Програми розвитку реального сектору економіки, відсутня промислова політика та стратегія розвитку країни взагалі. Учасники запропонували висловити недовіру Уряду від промисловців.

За цей період було проведено більше 30 зустрічей з керівниками міністерств і відомств, науково-дослідних інститутів, вищих навчальних закладів, підприємств і організацій.

Головна мета цих заходів – створити громадську думку та переконати відповідних керівників стосовно необхідності створення умов (на законодавчому рівні) щодо розвитку морської індустрії та суднобудування зокрема.

Виконавчий директор Асоціації “Укрсудпрм”

С.В. Лисенко

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 судноплаством:

- 1.1. Надмірне податкове навантаження та зарегульованість господарської діяльності що не відповідає специфіці національного суднобудування та суднопластва;
- 1.2. Відсутність державного замовлення та державної кредитної підтримки національного суднобудування та суднопластва;
- 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 суднових 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 суднових 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 України 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 України 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 «Укрсудпром»

В.І. Лисицький

