

III международная конференция «Грузовые перевозки по реке Днепр»

12 апреля 2018, Киев, Premier Palace Hotel

Ассоциация судостроителей Украины «Укрсудпром»

Основы стратегии восстановления и развития водного (морского) транспорта Украины

1-ое. Морская (водная) индустрия – важнейшее конкурентное преимущество Украины (вместе с АПК и АйТи-технологиями). Известно: **Устойчивость развития стран определяется (!!!) их умением эффективно использовать конкурентные преимущества.**

2-ое. Государственное регулирование морской индустрии должно основываться на кластерном подходе: **на создании эффективной системы взаимодействия судостроителей, судовладельцев, портовиков и других субъектов кластера.** (Опыт США – подтверждает).

3-е. Учитывая особо (!) важное значение морской (водной) индустрии для обороны Украины **система регулирования должна успешно противодействовать попыткам врагов нанести нам удар используя несовершенство регулирования этого кластера.**

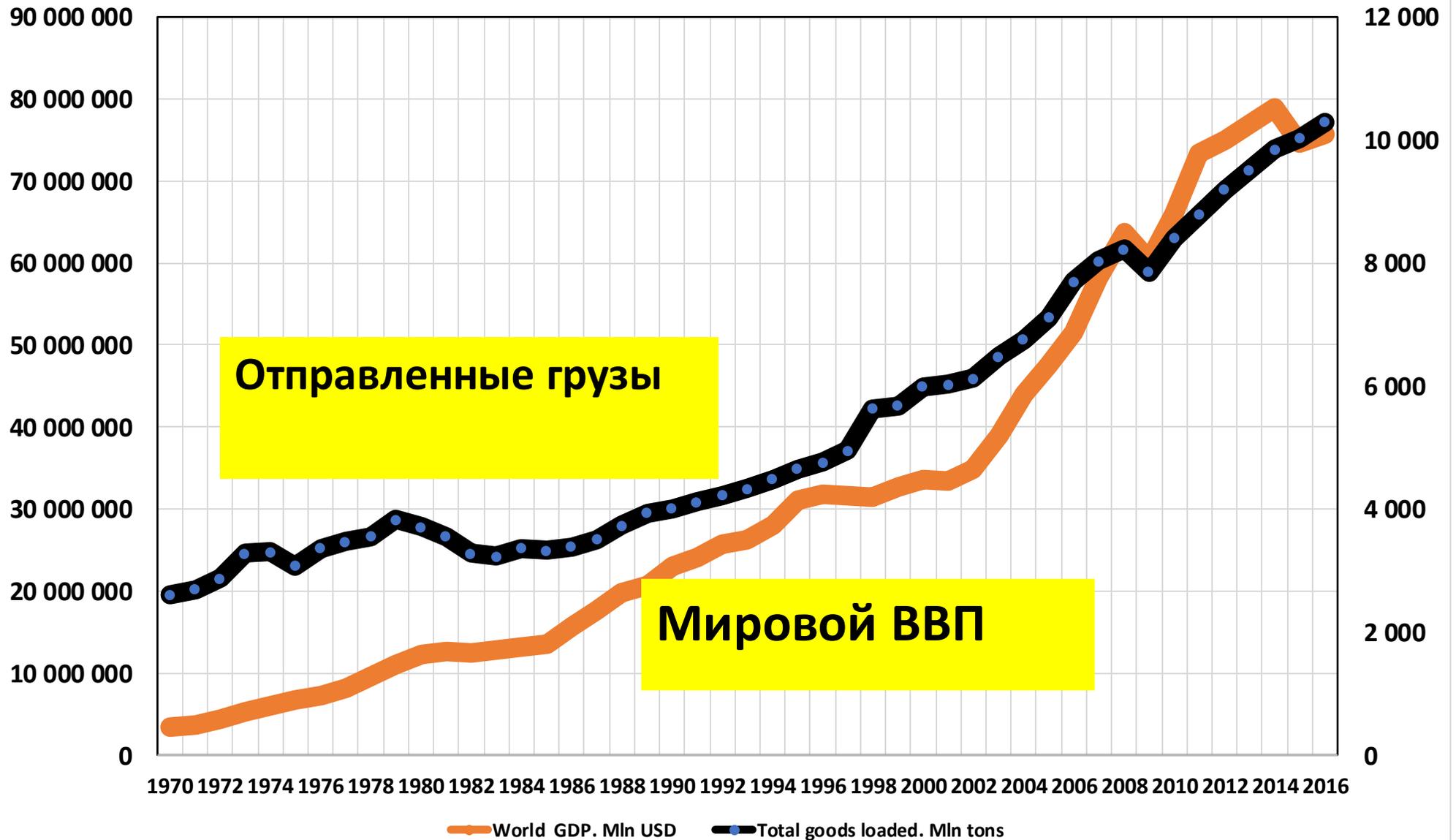
Внешние факторы

Морская (водная) индустрия есть одним из важнейших секторов мировой экономики – до 90% экспортно-импортных перевозок осуществляется по морям, рекам, океанам.

Перевозки по водным просторам – самые дешёвые на протяжении последних нескольких сотен лет. **Перевозки по воде – мощнейший фактор развития мировой экономики.**

Между объёмом перевозок по воде и мировым ВВП существует практически линейная зависимость с высоким коэффициентом аппроксимации = 0,9708. **Чем больше перевозим по воде – тем больше ВВП.** Прошу к графикам.

World GDP (left) and World seaborne trade (right)



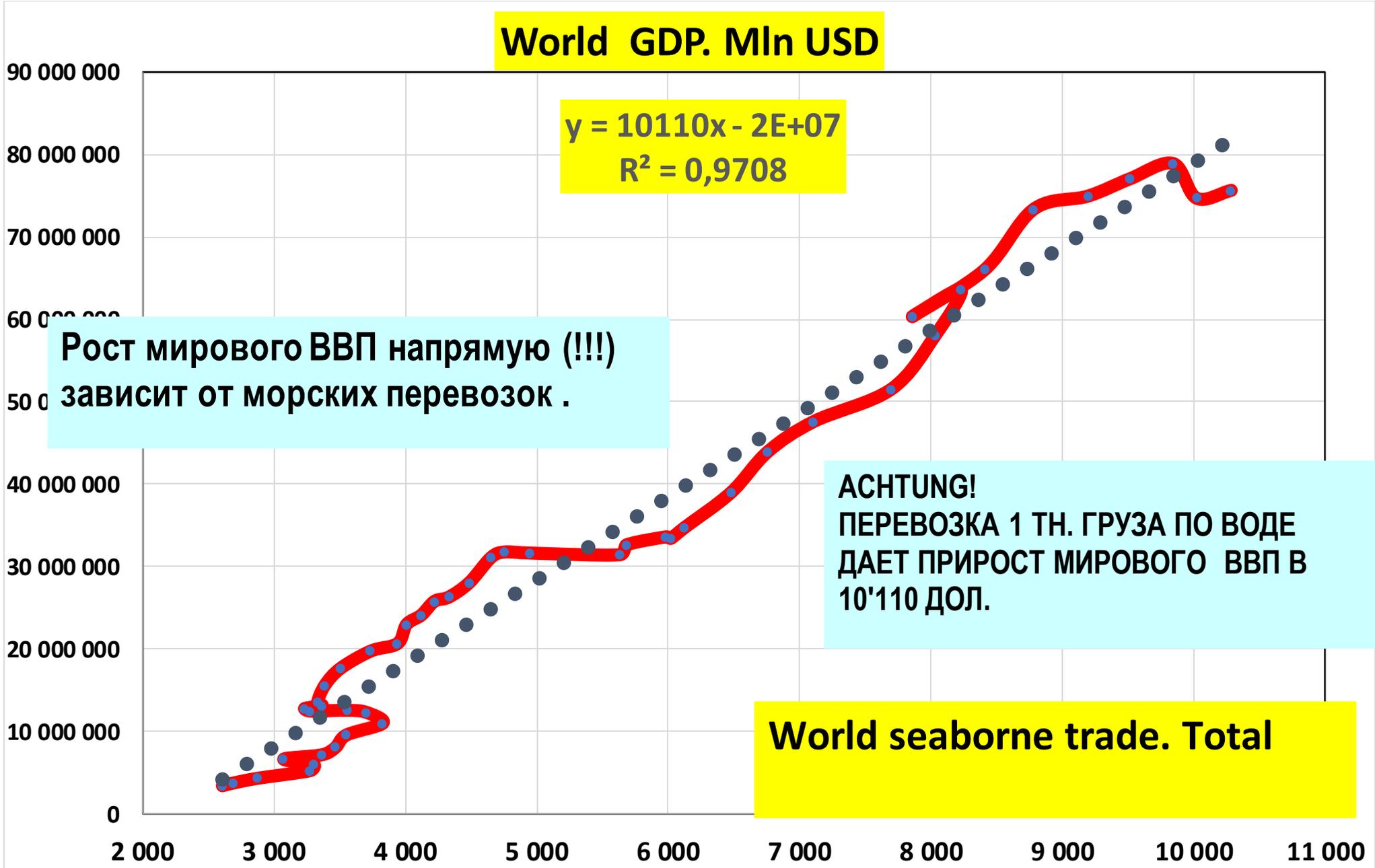
World GDP. Mln USD

$$y = 10110x - 2E+07$$
$$R^2 = 0,9708$$

Рост мирового ВВП напрямую (!!!) зависит от морских перевозок .

ACHTUNG!
ПЕРЕВОЗКА 1 ТН. ГРУЗА ПО ВОДЕ ДАЕТ ПРИРОСТ МИРОВОГО ВВП В 10'110 ДОЛ.

World seaborne trade. Total



Украина

Украина – морская держава.

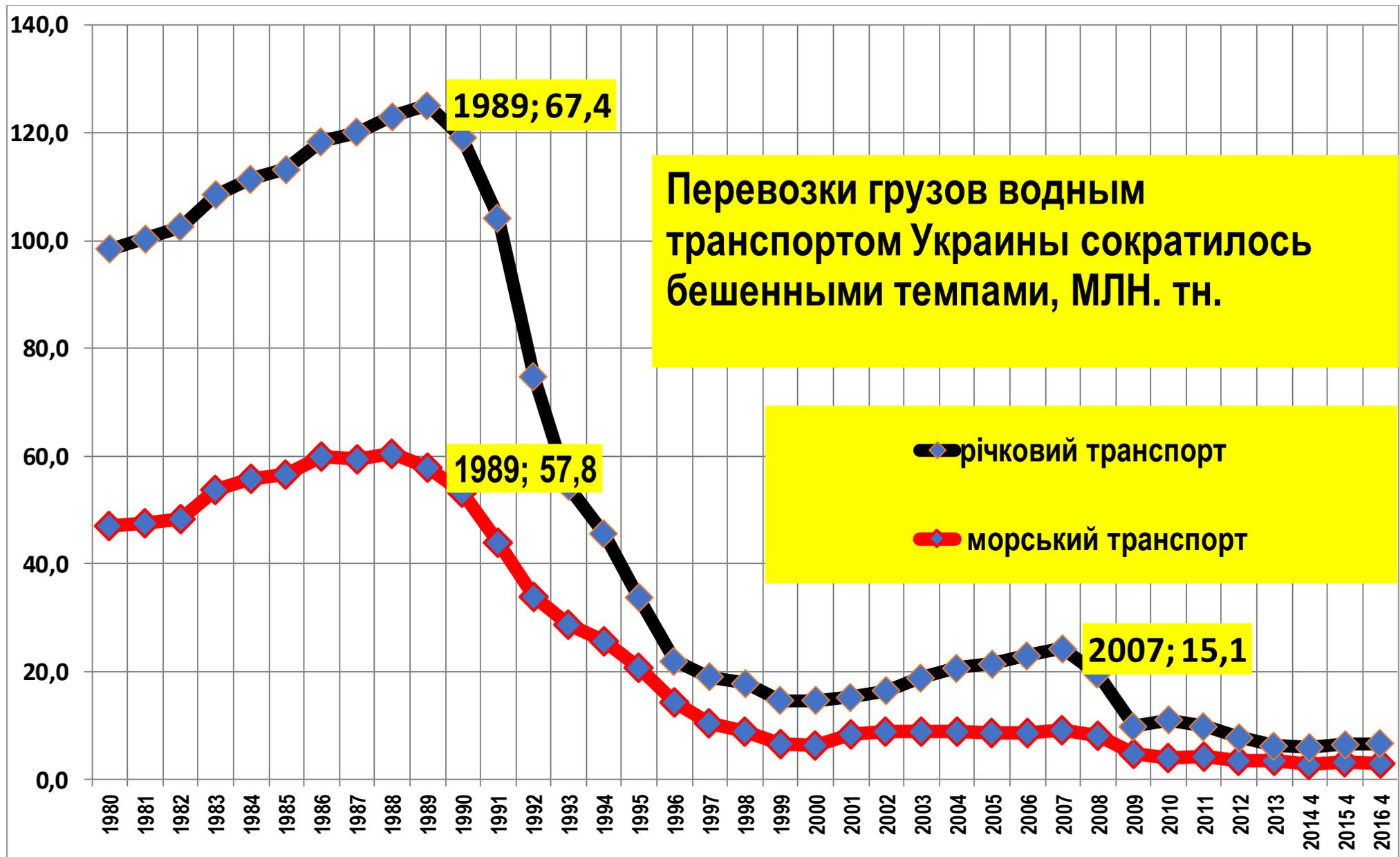
Более 2000 километров побережья Черного и Азовского морей + Днепр, Южный Буг + возможность выхода через Припять и Вислу в Балтийское море.

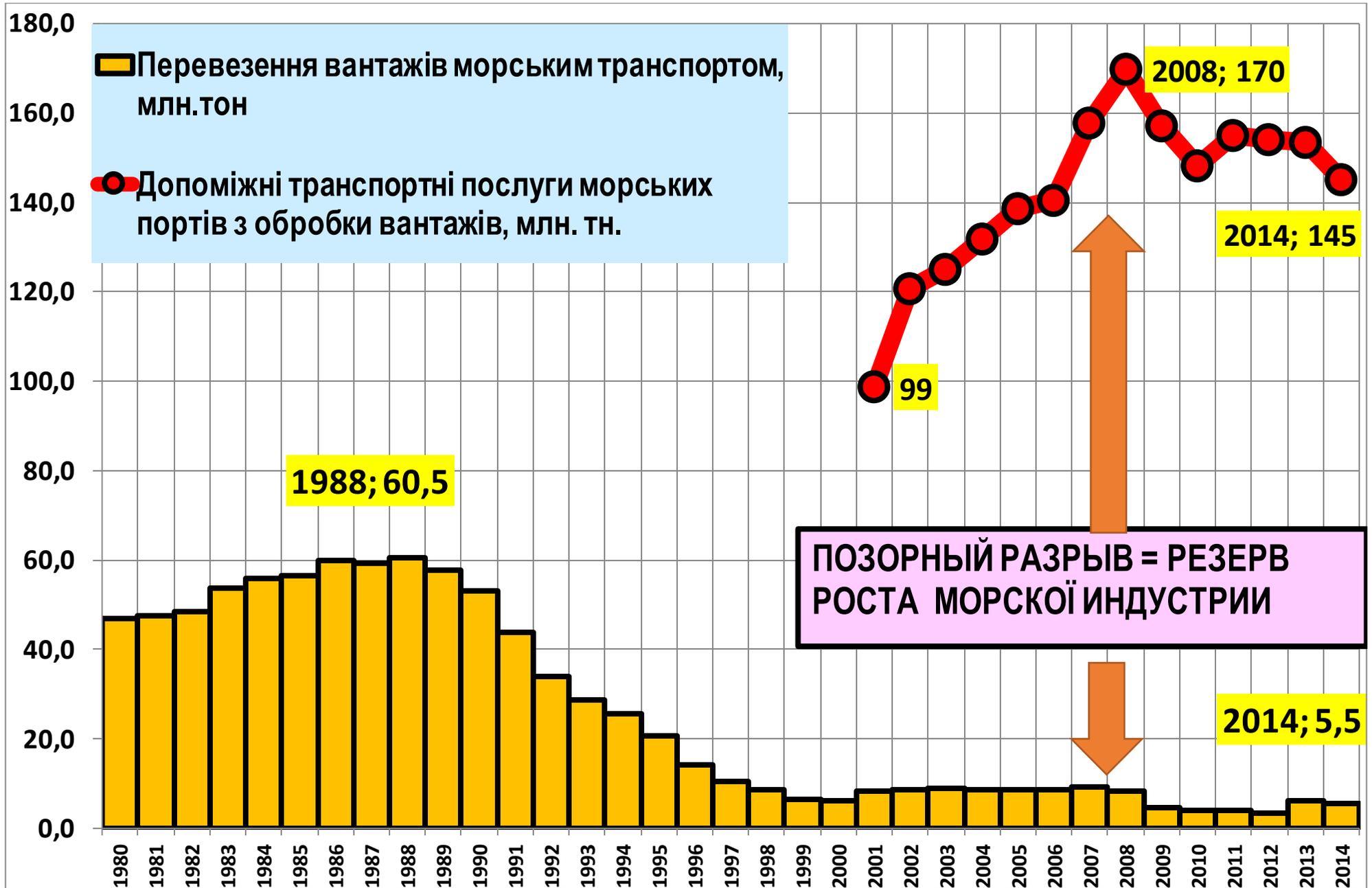
Наши порты перерабатывают 140-170 млн. тонн грузов.

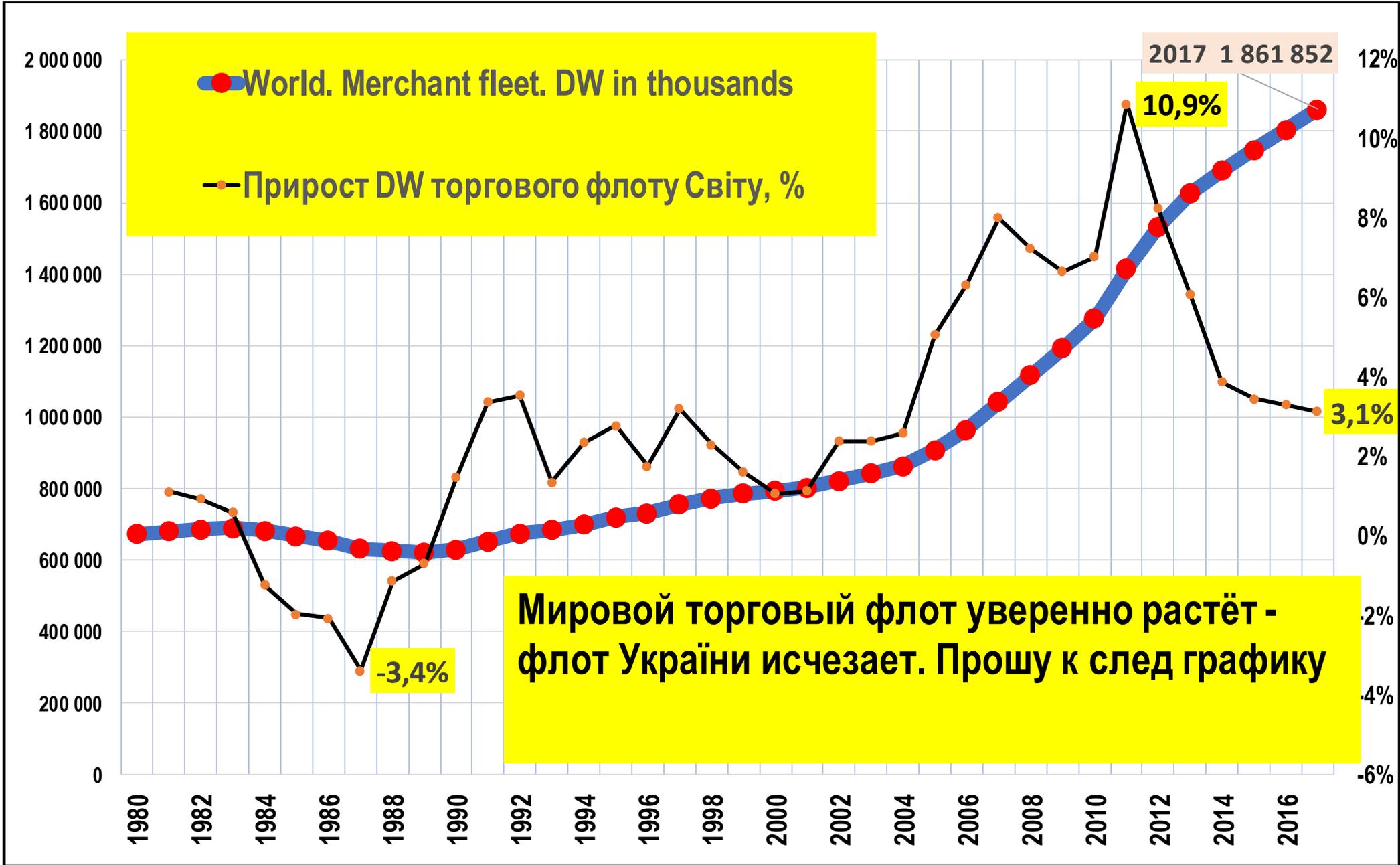
Однако!

Из них только до 8 млн. тонн проходят под украинским флагом.

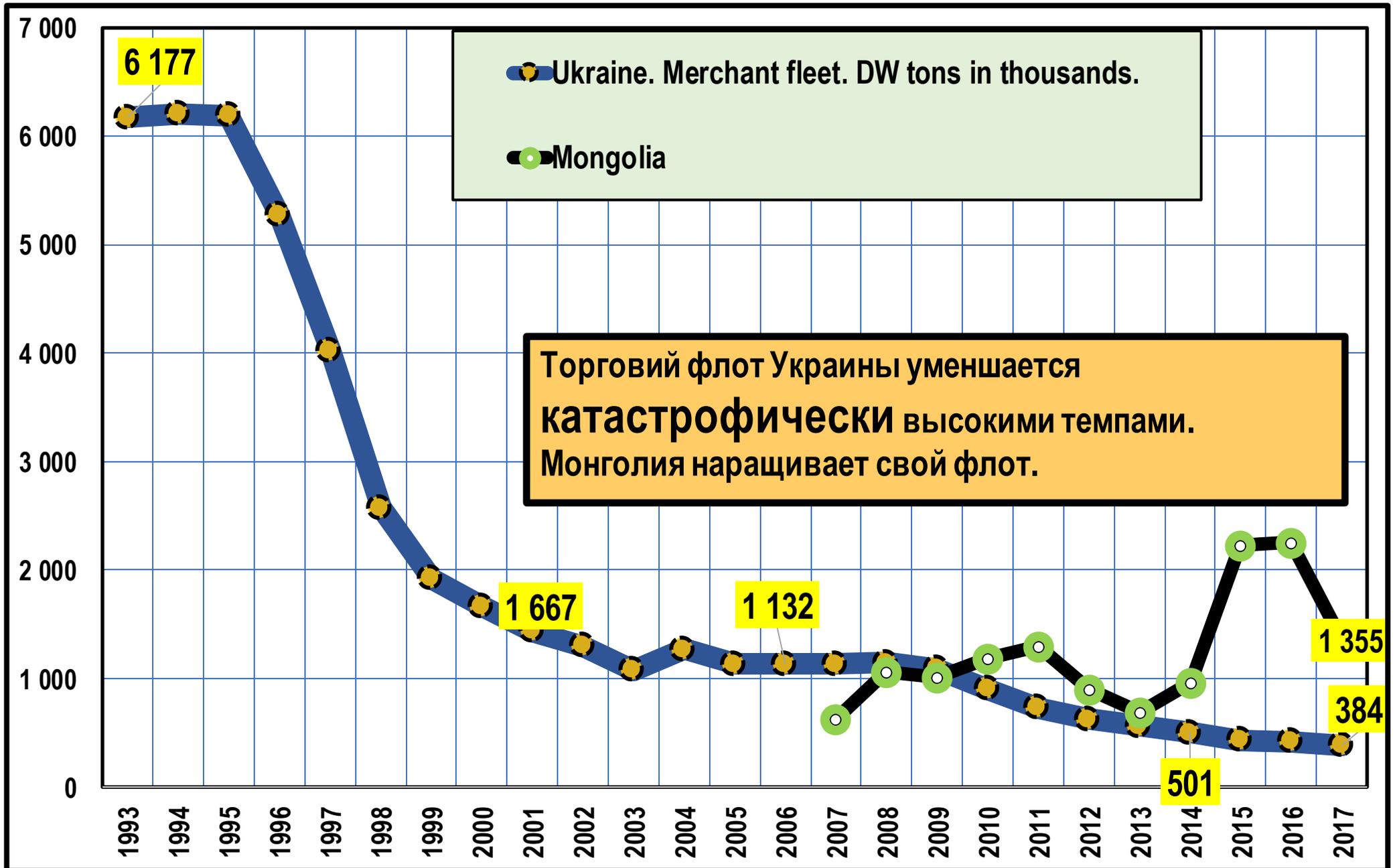
На разнице – более 130 млн. тн. грузов – экономика Украины не зарабатывает.

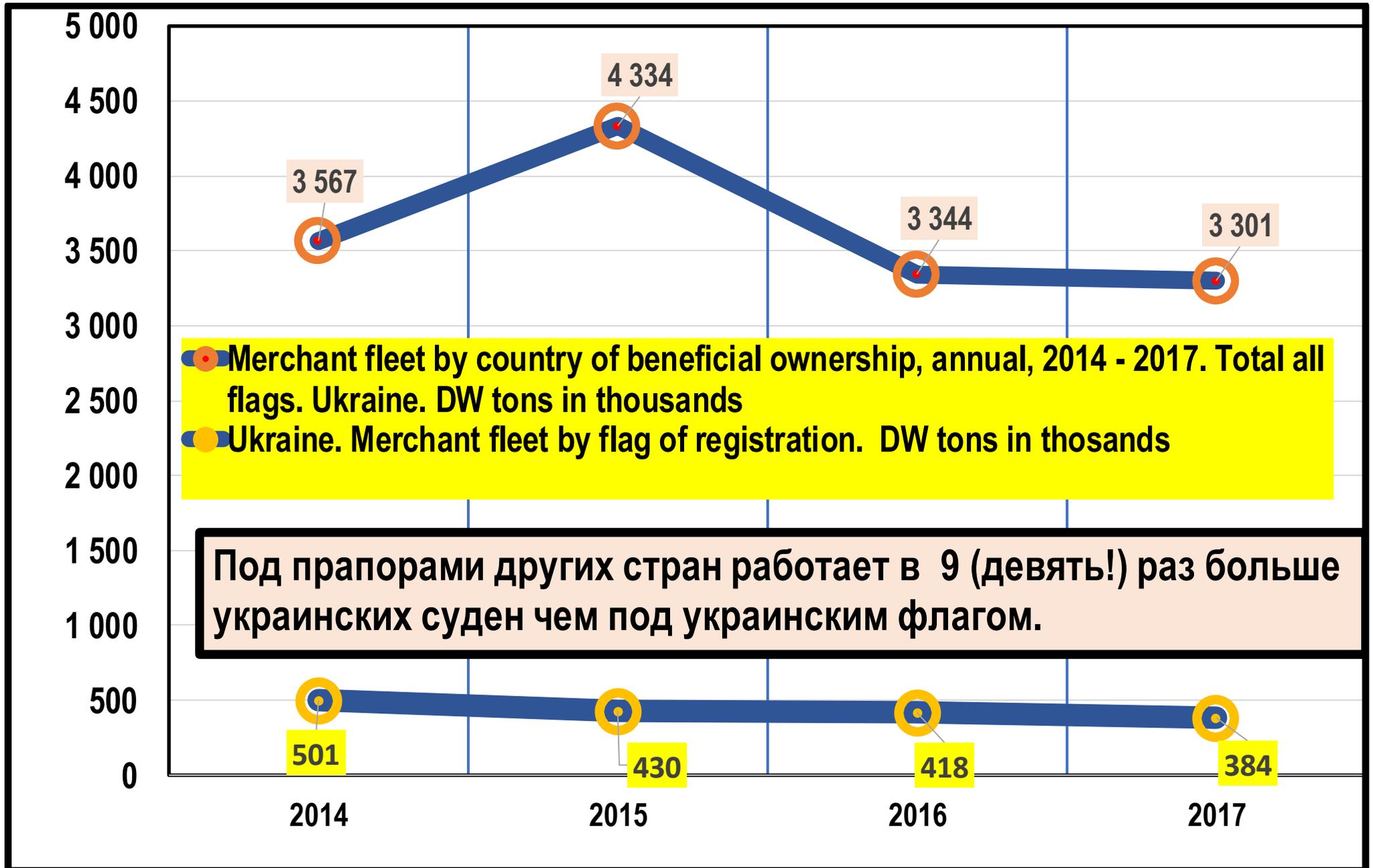






**Самое неприятное
на следующих
графиках**





Наше главная предложение:

Внедрение кластерного подхода: Создание целостной системы регулирования взаимосвязанных производств одного кластера начиная от добычи сырья (от руды) и заканчивая конечным потребителем (судовладельцем).

Кластер регулирования морского (водного) транспорта должен включать:

1-е. Создание для судовладельцев особенно благоприятных условий заказа и строительства судов на украинских верфях и их, судов, эксплуатации также под украинским флагом.

Мы категорически против насильственного перевода под наш флаг флота украинских судовладельцев. Мы за создание

системы привлекательного и добровольного перехода под наш флаг.

2-е. Создание системы льготного обслуживания украинских судов в украинских портах и других объектах инфраструктуры.

3-е. Создание для наших верфей системы финансовых преференций в строительстве судов для наших судовладельцев.

Пример.

2000-2004 гг. В нашем судостроении действовала специальная система финансового регулирования - корабли не (!!!) платили львиную долю налогов и сборов.

Де-факто мы использовали опыт Южной Кореи, Японии, Китая - недостижимых лидеров на рынке судов-новостроек.

Развернулось возрождение судостроения. Чистый прирост поступлений в Госбюджет и Пенсионный фонд за эти годы составил 1'025 млрд. грн. (Данные Минпромполитики). То есть: Поступления превышали «льготы» на 1'025 млрд. Грн. В сегодняшних текущих ценах это было бы примерно 6 млрд. Грн. Важно: Несколько десятков тысяч высококвалифицированных рабочих - элитные синие воротнички - заработали несколько млрд. Грн. Например: завод «Океан» поднялся чуть ли не от нуля и построил 26 (!) Судов.

Однако! К большому сожалению, тогда, в 2000-2004 гг. Обновления нашего торгового флота не произошло! Более того: Дедвейт нашего флота сократился с 1'667 к 1'132 тыс. Тн. - сократился на 32%.

Судовладельцы не имели экономических стимулов к строительству судов на наших верфях!!!

Именно поэтому мы настаиваем на формировании специальной (кластерно ориентированной - вертикальной) системы финансового регулирования морской индустрии.

1-е. Надо принять целостный пакет из 5-ти законопроектов (редакция Михаила Ризака):

№6732

- закрепление приоритетности судостроения до 2028 года;**
- обеспечение кредитов судостроителям на строительство судов под 3% годовых путем компенсации процентной ставки из госбюджета;**
- Распространение указанных преференций на все предприятия, которые работают в судостроении независимо от зарегистрированных профильных КВЭД;**
- разовое списание сумм пени и штрафных санкций за несвоевременную уплату налогов и таможенных платежей;**

- Реструктуризация задолженности судостроителей перед государственными и социальными фондами на 10 лет.

№6733

- Заменяет неэффективен вексельный механизм по отсрочке таможенных платежей на следующие реальные преференции для судостроителей, а именно:

о Освобождение от налогообложения прибыли до 2028 года, в случае использования этих средств на развитие предприятия;

о Освобождение от обложения НДС товаров, которые не производятся в Украине;

о Освобождение от уплаты земельного налога до 2020 года;

№6734

- Вводит преференции, которые должны были вступить в действие еще в 2013 году вместе с Законом Украины №5209 «Об эксперименте по поддержке судостроительной промышленности»:

o Увеличение срока переработки товаров на таможенной территории Украины для судостроителей в 2 раза - до 2-х лет (только один пункт реализован в проекте 6475)

o Освобождение от таможенных платежей товаров судостроения, которые не производятся в Украине в случае использования этих средств на инвестиции в исследования, технологии, переоснащение судостроительного производства;

o Отмена гарантий временного таможенного ввоза (отмена обязательства вывезти за пределы таможенной территории Украины товара, в случае его порчи / ликвидации в ходе испытаний или научных исследований) для товаров судостроения, которые используются для исследования или испытания;

о Введение ответственности за нецелевое использование предоставленных льгот в виде пени в размере 15% от ставки.

№6735

- Освобождение от акциза на топливо и рентной платы за спец. водопользования для водного транспорта (восстановление его конкурентоспособности). Для ликвидации теневого рынка дорабатывается механизм - разрабатывается компенсационный порядок.

№2475а-4 «Внутренний водный транспорт».

[http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63595:](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63595)

- Привлекательная река без платежей за шлюзы и мосты (бизнес ГЭС и Железная дорога создали препятствия на реке),**
- Уровни экономические условия Государственного флага Украины с иностранным;**

- Направление портовых сборов на восстановление инфраструктуры в местные бюджеты для восстановления инфраструктуры общин по месту нахождения морских и речных портов и терминалов.
- Европейские стандарты безопасности и надзора за правоотношениями в судоходстве.

ПЛЮС 6-й. №6475 О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины (относительно сохранения и развития отечественной судостроительной промышленности).

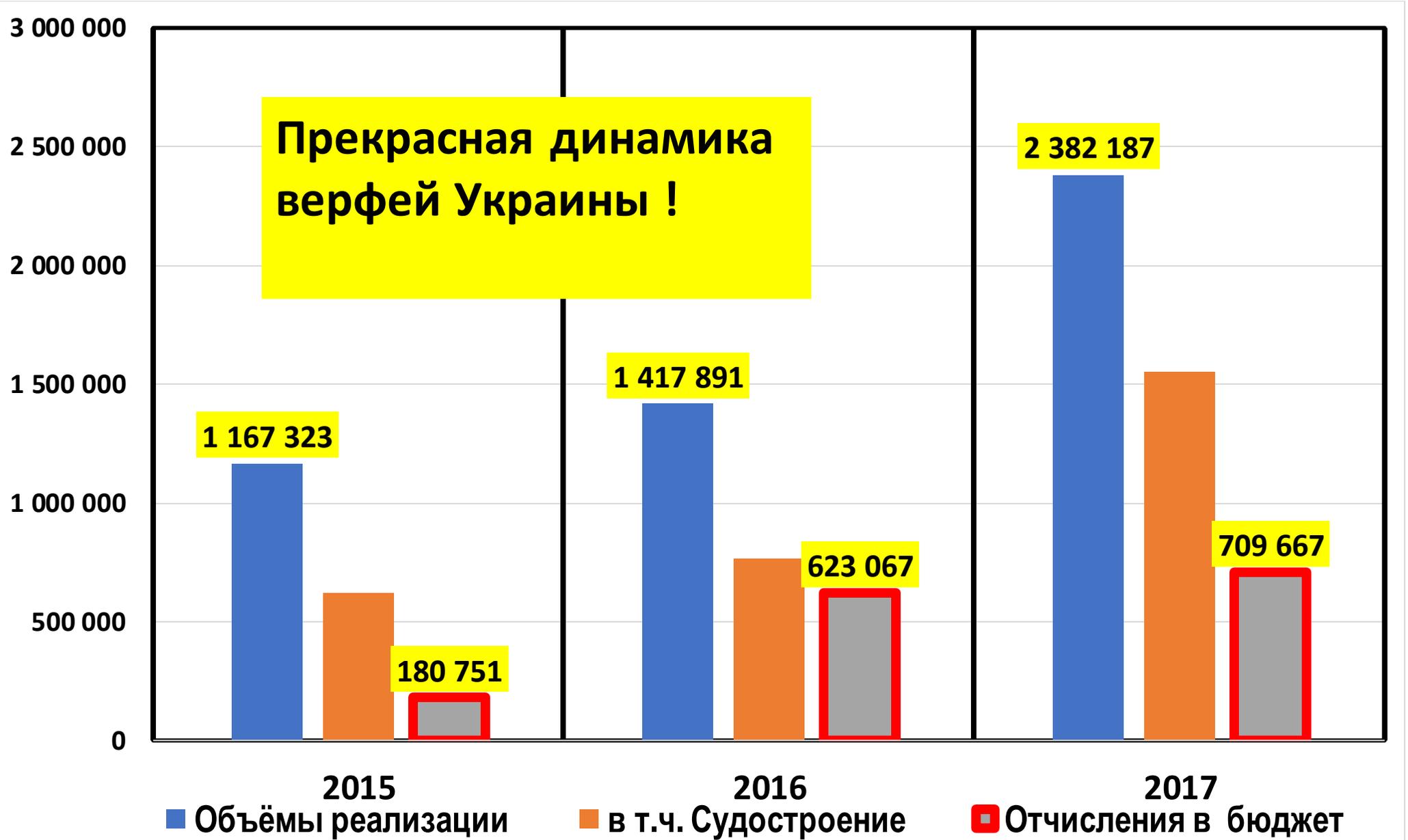
Уже принят. Мы 10 лет ждали этого события. Нужно вводить в действие

Далее...

2-е. Крайне необходимо полноценно ввести действующий закон о ЕКА;

**3-е. Радикально снизить портовые сборы - это предложение Всемирного банка !!!
Мы должны слушаться дядю Сэма!!!**

Далее: Вдохновляющая динамика по нашим верфям!



**С уважением, Президент Ассоциации, государственный служащий 1-го ранга
Виктор Лисицкий**