

<p style="text-align: center;"><b>Асоціація Суднобудівників України “УКРСУДПРОМ”</b></p>		<p style="text-align: center;"><b>ASSOCIATION OF SHIPBUILDERS OF UKRAINE “UKRSUDPROM”</b></p>
<p>Україна, 01032, Київ, вул. Жилианська, 107, корпус 26 тел./факс: (380 44) 235 92 50 e-mail: <a href="mailto:ukrsudo@nbi.com.ua">ukrsudo@nbi.com.ua</a> <a href="mailto:Lys1945@gmail.com">Lys1945@gmail.com</a> <a href="http://www.ukrsudo.kiev.ua">http://www.ukrsudo.kiev.ua</a></p>		<p>26 corps, 107, Zhilyanska, Str., Kyiv, 01032, Ukraine tel./fax: (380 44) 235 92 50 e-mail: <a href="mailto:ukrsudo@nbi.com.ua">ukrsudo@nbi.com.ua</a> <a href="mailto:Lys1945@gmail.com">Lys1945@gmail.com</a> <a href="http://www.ukrsudo.kiev.ua">http://www.ukrsudo.kiev.ua</a></p>

*№31-18 від 25.04.2018*

Щодо негайного прийняття законопроектів спрямованих на радикальне прискорення відбудови кораблебудування України шляхом поліпшення його фінансового регулювання.

**Головнокомандувачу ВМС  
України**

**Віце-адміралу Ігорю  
Воронченку**

**[admindep@navy.mil.gov.ua](mailto:admindep@navy.mil.gov.ua)**

**Президент Асоціації  
«Укрсудпром» Віктор  
Лисицький**

Вельмишановний пане Главком ВМС України!

Корабелі звертаються до Вас із проханням **суттєво (!)** прискорити вирішення вище зазначеного питання. Адже воно є критично важливим не тільки для економіки у цілому, а і для створення сучасних потужних ВМС та суттєвого (!) скорочення витрат на будівництво кораблів та оновлення наявного флоту ВМС.

Враховуючи зростаючу агресивність нашого головного ворога та складність стану наших верфей вважаємо: Ви маєте повне (!) морально право звернутися із відповідним листом до Голови Верховної Ради Андрія Парубія та Голови Комітету з питань податкової та митної політики Верховної Ради України Ніні Южаніній.

**Стислий зміст законопроектів котрі потребують негайного прийняття.**

**№6732.** Передбачає:

1. Закріплення пріоритетності суднобудування (кораблебудування) до 2028 року;
2. Забезпечення кредитів суднобудівникам на будівництво суден під 3% річних шляхом компенсації відсоткової ставки з держбюджету;

3. Поширення вказаних преференцій на всі підприємства, які працюють у суднобудуванні незалежно від зареєстрованих профільних КВЕДів;
4. Разове списання сум пені і штрафних санкцій за несвоєчасну сплату податків і митних платежів;
5. Реструктуризацію заборгованості суднобудівників перед державними і соціальними фондами на 10 років.

**№6733.** Замінює неефективний вексельний механізм по відстрочці митних платежів на наступні реальні преференції для суднобудівників, а саме:

1. Звільнення від оподаткування прибутку до 2028 року, у разі використання цих коштів на розвиток підприємства;
2. Звільнення від оподаткування ПДВ товарів, які не виробляються в Україні;
3. Звільнення від сплати земельного податку до 2020 року.

**№6734.** Вводить преференції, які повинні були вступити в дію ще у 2013 році разом із Законом України №5209 «Про експеримент щодо підтримки суднобудівної промисловості»:

1. Збільшення у 2 рази (до 2-х років) строку переробки товарів на митній території України для підприємств суднобудування (суднового машино та приладобудування), які не виробляються в Україні у разі використання цих коштів на інвестиції в дослідження, технології, переоснащення суднобудівного виробництва. Тільки один пункт реалізований у законопроекті 6475;
2. Скасування гарантій тимчасового митного ввезення (*відміна зобов'язання вивезти за межі митної території України товару, у разі його псування/ліквідації в ході випробувань або наукових досліджень*) для товарів суднобудування, які використовуються для дослідження або випробування;
3. Запровадження відповідальності за нецільове використання наданих пільг у вигляді пені у розмірі 15% від ставки.

**№6735.** Впроваджує звільнення від акцизу на пальне та рентної плати за спец. водокористування для водного транспорту (відновлення його конкурентоздатності). Для ліквідації тіньового ринку доопрацьовується механізм – розробляється компенсаційний порядок.

**№2475a-4** «Про Внутрішній водний 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), котрий передбачає:

1. Впровадження радикальної реформи внутрішнього водного транспорту шляхом підвищення привабливості річки та Державного Прапора України, дерегуляції бізнесу, безоплатності проходження шлюзів та розвідних

мостів, впровадження заходів зі стимулювання вітчизняного суднобудування (часткова компенсація відсоткових ставок банківських кредитів і вартості збудованих в Україні суден та інші);

2. Забезпечення рівних економічних умов для суден під Державним Прапором України з іноземним (зокрема, офшорним);
3. Направлення частини портових зборів до бюджетів територіальних громад за місцем знаходження морських і річкових портів (терміналів) для відновлення інфраструктури цих регіонів;
4. Практичну реалізацію Угоди про Асоціацію щодо врахування директивних вимог ЄС стосовно розвитку річок.

**Ще раз підкреслюємо: Прийняття цих законопроектів дозволить на десятки відсотків знизити бюджетні витрат на модернізацію, ремонт та будівництво кораблів для ВМС.**

Враховуючи високу економічну та оборону (!) значимість цього пакету ми готові прийняти участь у відпрацюванні конкретних норм та проведенні відповідної роз'яснювальної роботи і в Україні, і за її межами. Просимо призначити час зустрічі.

З повагою, Президент Асоціації,  
Державний службовець  
1-го рангу

Віктор Лисицький

## **Довідка.**

### **Світ.**

Морська (водна) індустрія у цілому та, зокрема суднобудування (стартовий ланцюг морської індустрії) є у край важливою конкурентною перевагою України. Для нашої економіки морська (водна) індустрія по значимості є другим після АПК індустріальним кластером.

Адже вже кілька сотень років поспіль світові перевезення вантажів по водних просторах є найдешевшими транспортними перевезеннями. Саме тому 90% (дев'яносто!) обсягів всіх експортно-імпортних перевезень Світу здійснюється по річках, морях та океанах. Це приблизно 68 трильйонів (!!!) тон. Між обсягом світового ВВП та обсягами перевезень по водним просторам існує практично лінійна залежність – 1 тонна перевезеного вантажу дає приріст ВВП на 10'000 доларів США.

Враховуючи належним чином (1) високу цивілізаційну важливість морської (водної) індустрії та (2) та її технологічні особливості ціла низка країн-лідерів світової економіки застосовує спеціальне фінансове регулювання. Йдеться, перш за все, про Японію, Південну Корею, Китай, США, Нідерланди та інші. Українською важливо що, навіть, США - абсолютний лідер світових економічних перегонів – має спеціальне (!) фінансове (!) регулювання морської індустрії.

### **Україна.**

Протягом 2000-2004 рр. у нашому суднобудуванні діяла спеціальна система фінансового регулювання – корабели не (!!!) сплачували левову частку податків та зборів.

Де-факто ми частково використали досвід Південної Кореї, Японії, Китаю котрі є недосяжними лідерами на ринку суден-новобудов.

Розгорнулося відродження суднобудування. Чистий приріст поступлень у державний бюджет за ці роки склав 1'025 млрд. грн. (дані Мінпромполітики). Тобто: в держбюджет та Пенсійний фонд поступлення перевищували «пільги» на 1'025 млрд. грн. В сьогоднішніх поточних цінах це було б приблизно 6 млрд. грн. Важливо що кілька десятків тисяч висококваліфікованих робітників – елітні сині комірці – заробили кілька млрд. грн.

Само тому ми наполягаємо на прискореному (!) прийнятті цілісного пакету із 5-ти законопроектів (6732, 6733, 6734, 6735 та 2475а-4) – вони сформуєть спеціальну систему фінансового регулювання. Сподіваємося що це відбудеться вже на поточній сесії.