

<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. Жилинська, 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>

№ 36 -19 від 12.09.19

*Щодо включення суднобудування
у суттєве прискорення
зростання ВВП України.*

Прем'єр-міністрові України

Олексію Гончаруку

**Президент Асоціації
«Укрсудпром»**

Віктор Лисицький

Вельмишановний пане Прем'єр-міністре України!

Асоціація «Укрсудпром» щиро, від всіх наших сердець послідовних патріотів України, поздоровляє Вас із обранням на пост Прем'єр-міністра і бажає Вам успіхів у становленні ефективної системи взаємодії виконавчої влади і бізнес-кластерів.

Асоціація «Укрсудпром» рішуче підтримує 5 основних завдань визначених Вами. Чудово що у якості **1-го завдання** Ви визначили: **«1. Зростання ВВП у перший рік на 5%, а протягом наступних чотирьох — щонайменше на 7%, що призведе до створення 1 млн робочих місць у наступні п'ять років».**

Намагаючись зробити вагомий конструктивний внесок в реалізацію цього 1-го завдання ми розробили проект **Закону України «Про державну підтримку суднобудування України шляхом впровадження спеціальних умов регулювання»** - прошу до додатків 1 та 2.

Переконливо просимо надати відповідні доручення виконавчій владі аби її фахівці підготували ці документи до внесення у Верховну Раду.

З повагою,

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

Віктор Лисицький



Особисті контакти

Тел. +38067-503-2779; +38094-440-5910; +38045-97-62462 (Ірпінь)

Email: Lys1945@gmail.com Адреса: 02192, Київ, Жмаченка 2 кв.60.

Додаток №1 до листа Асоціації «Укрсудпром» №36-19 від № 36 -19 від 12.09.19

Проект

ЗАКОН УКРАЇНИ

«Про державну підтримку суднобудування України шляхом впровадження спеціальних умов регулювання»

Цей Закон визначає засади державної підтримки суднобудівної діяльності в Україні і спрямований на відтворення, збереження, розвиток та ефективне використання створеного високого науково-технічного, виробничого та експортного потенціалу суднобудування як пріоритетної складової високотехнологічного сектора економіки для забезпечення національних інтересів держави.

Стаття 1. Загальні положення

Визнати суднобудування пріоритетною сферою діяльності економіки України і віднести науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи по створенню нової суднобудівної продукції до категорії критичних технологій.

Стаття 2. Визначення термінів і понять

Суднобудування – сфера (цілісний кластер) економіки України яка представляє собою єдиний багатопрофільний комплекс підприємств і організацій, який здійснює різні етапи і стадії будівництва суден, зокрема:

підготовка кваліфікованих кадрів;

проектно-конструкторська діяльність;

будівництво суден та кораблів;

виробництво суднових механізмів;

виробництво суднових приладів та бортових систем навігації і корабельної автоматики;

ремонт і модернізація суден, кораблів, суднових механізмів та приладів;

науково-освітня діяльність, підготовка кваліфікованих кадрів.

Суб'єкти суднобудування - юридичні особи – резиденти України, які здійснюють діяльність у суднобудуванні та згідно із законом мають відповідні ліцензії, а також відповідні сертифікати на право підготовки кваліфікованих

кадрів, розробки, виробництва, ремонту, переобладнання, модифікації, технічного обслуговування продукції суднобудування.

Інші поняття і терміни вживаються в цьому Законі у значеннях, визначених законодавством України.

Стаття 3. Сфера застосування Закону

Цей закон застосовується до суб'єктів суднобудування, які здійснюють свою діяльність відповідно до цього Закону.

Перелік суб'єктів суднобудування, щодо яких можуть запроваджені заходи державної підтримки, формує, затверджує та щорічно оновлює Кабінет Міністрів України.

Стаття 4 Мета державної підтримки суднобудування

Метою державної підтримки суднобудування в Україні є:

підготовка кваліфікованих кадрів;

підвищення експортного потенціалу суднобудування та конкурентоспроможності розробок (виробів) суб'єктів суднобудування;

створення економічних умов і надання гарантій для залучення інвестицій (у тому числі іноземних) в розвиток суднобудування.

Стаття 5 Форми державної підтримки суднобудування

1) здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг, необхідних для підготовки кваліфікованих кадрів, будівництва суден та кораблів, виробництва судових механізмів та приладів;

2) надання державної субсидії на виробництво суден, кораблів, судових механізмів та приладів;

3) відшкодування суб'єктам суднобудування процентів, сплачених за банківськими кредитами, що були одержані ними для будівництва суден, кораблів, судових механізмів та приладів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України;

4) встановлення спеціального оподаткування суб'єктів суднобудування у Податковому та Митному кодексах України;

5) створення сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій з метою розвитку суднобудування України;

- б) здійснення фундаментальних та прикладних наукових досліджень, розвиток науки та освіти у сфері суднобудування;
- 7) сприяння взаємодії юридичних та фізичних осіб, зайнятих у сферах фундаментальної та прикладної науки, виробничого та інших секторів економіки, з учасниками суднобудування;
- 8) встановлення спеціального оподаткування суб'єктів суднобудування у Податковому та Митному кодексах України;
- 9) забезпечення ефективного управлінського процесу, залучення висококваліфікованих фахівців, здатних відродити галузь, сприяння їх продуктивній праці, професійній мобільності та конкурентоспроможності, залучення до виробництва професійних кадрів, які мають великий досвід роботи у суднобудуванні;
- 10) активізація міжнародного співробітництва та піднесення іміджу України на міжнародному ринку як країни, що має розвинене та конкурентоспроможне суднобудування і сприятливе інвестиційне середовище.

Стаття 6. Національна програма розвитку суднобудування України

З метою реалізації положень даного Закону в Україні запроваджується «Національна програму розвитку суднобудування України до 2040 року».

Національна програма розвитку суднобудування України розробляється на 20 років, затверджується Кабінетом Міністрів України та уточняється щорічно.

Формування Національної програми розвитку суднобудування України здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у суднобудуванні.

Стаття 7. Державна фінансова підтримка суднобудування

На період з 1 січня 2020 року до 1 січня 2040 року запроваджується державна фінансова підтримка основної діяльності через здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими у національній валюті.

Компенсація надається за відсотки, фактично сплачені у поточному бюджетному періоді, у розмірі облікової ставки Національного банку України, що діє на дату сплати зазначених відсотків:

1) суб'єктам суднобудування, які знаходяться на території України, за здійснення проектно-конструкторських робіт, будівництва корабельних, морських, річкових суден та інших плавучих засобів і реконструкції основних виробничих фондів підприємств суднобудівної промисловості, підготовку кваліфікованих робітників, техніків та інженерів;

2) експлуатантам суден та суднобудівного обладнання, які знаходяться на території України, для придбання і реконструкції суднобудівного обладнання вітчизняного виробництва.

Кошти на здійснення такої фінансової підтримки суднобудівної галузі щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, передбачаються у законі про державний бюджет.

Порядок використання зазначених коштів державного бюджету визначається Кабінетом Міністрів України.

Стаття 8. Державна фіскальна політика в сфері суднобудування

На період з 1 січня 2020 року до 1 січня 2040 року запроваджується спеціальна державна фіскальна політики спрямована на підтримку суднобудування, котра забезпечує:

1) звільнення суб'єктів суднобудування від сплати ввізного мита на імпортовані матеріали, механізми, прилади, котрі безпосередньо використовуються у суднобудуванні у порядку, визначеному Митним кодексом України;

2) звільнення суб'єктів суднобудування від сплати податку на додану вартість на імпортовані матеріали, механізми, прилади, котрі безпосередньо використовуються у суднобудуванні у порядку, визначеному Податковим кодексом України.

Стаття 9. Гарантування державою виконання зобов'язань суб'єктів суднобудування перед іноземними суб'єктами

Надати право Кабінету Міністрів України виступати від імені держави гарантом виконання зобов'язань суб'єктів суднобудування за іноземними кредитами, що надаються іноземними державами, банками, міжнародними фінансовими організаціями, а також зобов'язань перед іноземними замовниками за зовнішньоекономічними договорами (контрактами).

Стаття 10. Міжнародні відносини в сфері суднобудування

Україна як суб'єкт міжнародного морського права здійснює свою суднобудівну діяльність на засадах рівноправності з іншими державами з урахуванням своїх національних інтересів.

Україна забезпечує виконання взятих на себе міжнародних зобов'язань у сфері суднобудування та несе відповідальність згідно з загальновизнаними нормами міжнародного права та положеннями міжнародних договорів України, збереження та подальший розвиток існуючих міжнародних зв'язків; сприяє інтеграції країни у світову економіку; свободі зовнішньоекономічного підприємництва; забезпечує юридичну рівність суб'єктів сфери суднобудівної галузі; захист інтересів суб'єктів сфери суднобудівної галузі на території України і поза її межами..

Стаття 11. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності, з дня наступного за днем його опублікування.

2. Підрозділ 4 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 2011 р., №№ 13-17, ст. 112) доповнити новим пунктом 52 такого змісту:

"52. Тимчасово, до 1 січня 2041 року, звільняється від оподаткування прибуток підприємств - суб'єктів суднобудування, що визначені відповідно до Закону України "Про державну підтримку суднобудування України шляхом впровадження спеціальних умов регулювання".

Вивільнені кошти (суми податку, що не сплачуються до бюджету та залишаються в розпорядженні платника податку) спрямовуються у спеціальний фонд розвитку виробництва та використовуються на науково-дослідні та дослідницько-конструкторські роботи з суднобудування, створення чи переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення обсягу виробництва, запровадження новітніх технологій. Використання таких коштів має бути пов'язане з діяльністю платника податку, прибуток від якої звільняється від оподаткування. Порядок контролю за використанням вивільнених коштів встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Суми вивільнених коштів визнаються як отримане цільове фінансування відповідно до національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку або міжнародних стандартів фінансової звітності.

У разі порушення напрямів цільового використання, порядку використання вивільнених коштів платник податку зобов'язаний збільшити податкове зобов'язання з податку на прибуток підприємств, починаючи з першого числа місяця, в якому вчинено таке порушення. Штрафні санкції та пеня визначаються відповідно до цього Кодексу."

3. Визнати таким, що втратили чинність:

Закон України Про державну підтримку суднобудівної промисловості України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, N 18, ст. 90)

Закон України Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 36, ст.469)

4. Кабінету Міністрів України у тримісячний строк з дня набрання чинності цим Законом:

розробити та подати до Верховної Ради України нову редакцію Закону України «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», у тому числі щодо створення у Миколаївській області технопарку суднобудування (застосування стимулюючого режиму оподаткування суднобудівних підприємств із максимальним урахуванням досвіду держав — світових лідерів суднобудування);

розробити та затвердити «Національну програму розвитку суднобудування України до 2040 року»;

затвердити порядок надання державної фінансової підтримки на період з 1 січня 2020 року до 1 січня 2040 року - здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків у національній валюті відповідно до статті 4 цього Закону;

прийняти нормативно-правові акти необхідні для початку роботи та функціонування Експортно-кредитного агентства, яке здійснюватиме страхування, перестраховування і надання гарантій за договорами, які забезпечують розвиток експорту;

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

**Голова Верховної Ради
України**

**Додаток №2 до листа Асоціації «Укрсудпром» №36-19 від № 36 -19 від
12.09.19**

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту Закону України**

**«Про державну підтримку суднобудування України шляхом
впровадження спеціальних умов регулювання»**

1. Обґрунтування необхідності прийняття акту.

Україна повинна радикально прискорити темпи зростання ВВП.

За даними UNCTAD Україна має критично низькі темпи економічного зростання. На світанку нашої Незалежності, наприклад, виробництво ВВП на душу населення трьох держав сусідів – Туреччини, Польщі й України – були практично на одному рівні. Сьогодні виробництво ВВП на душу населення в Україні у 4 рази менше чим у Польщі й у 3 рази менше чим у Туреччині. Ми катастрофічно швидко програємо економічні змагання що створює реальну загрозу зникнення України як незалежної держави.

Таким чином проблема стрімкого прискорення темпів роста ВВП постає як проблема збереження незалежної України як держави.

Фундаментальне вирішення цієї проблеми може бути успішно забезпечено різними механізмами. Досвід і України, і багатьох інших держав доводить що розробка та впровадження спеціальних, безресурсних (!) механізмів регулювання економіки, котрі передбачають активізацію використання наявних ресурсів, є чи не найвдалішим підходом.

Впевнені: Вирішення проблеми радикального прискорення темпів зростання ВВП має ґрунтуватися, принаймні, на відповідному удосконаленні систем регулювання наших визначальних кластерів.

Суднобудування України має стати одним із генераторів прискореного зростання економіки держави.

Зовсім нещодавно суднобудування України було одним із найпотужніших і сучасних кластерів нашої економіки.

Йдеться про:

1. Традиційне суднобудування (верфі), до якого відносяться проектування та будівництво безпосередньо кораблів і суден плюс
2. Судноремонт (включаючи модернізацію) кораблів і суден плюс
3. Проектування і виробництво судових машин та приборів.

На початку 1990-х років **150 тис.** українців щорічно забезпечували створення десятків повнокомплектних найсучасніших та найскладніших кораблів та суден. Крім того, щорічно багато суден і кораблів проходили ремонт і модернізацію. Точного обліку цієї діяльності ми, на жаль, просто не маємо.

Сьогодні на підприємствах членах Асоціації, «Укрсудпром» суб'єктів суднобудівного кластеру (верф + судові машинобудівники + судові приладобудівники), працює лишень **15 тис.** працівників. У тому числі, безпосередньо на верфях до **5 тис.** робітників, інженерів, управлінців.

Однак! Слід відзначити важливу обнадійливу обставину: підприємства-члени Асоціації протягом останніх років самостійно (!) ініціювали доволі стійке зростання і обсягів виробництва, в тому числі, і обсягів ВВП.

Зокрема:

1. Обсяг реалізованої продукції на суднобудівних підприємствах Асоціації «Укрсудпром» виріс у 2018 році до 3 млрд. грн., що складає 257% до показника 2015 р. У тому числі:
 - 1.1 обсяги реалізації суднобудування вирости із темпом 193%;
 - 1.2 обсяги реалізації судноремонту піднялися із темпом 208%;
2. У цілому підприємства Асоціації за 2016-2018 рр. забезпечили доволі обнадійливі результати. А саме:
 - 2.1 Реалізовано продукції на 15,7 млрд. грн.;
 - 2.2 Відрахування в бюджети досягли 3,7 млрд. грн.;
 - 2.3 Створено 937 нових робочих місць у суднобудівних підприємствах.

В натуральному вимірі результати роботи верфей «Укрсудпрому» виглядає також доволі прийнятною – верфі не зникли. Просимо до таблиці.

	2017-2018 рр. - разом
Будівництво суден - експорт	3
Будівництво суден - внутрішній ринок	25
Разом за 2017-2018	28
Відремонтовано (модернізовано) суден - експорт	108
Відремонтовано (модернізовано) суден – внутрішній ринок	263
Разом за 2017-2018	371

Украї важлива обставина: лєвова частка витрат підприємств – членів Асоціації складається на основі світових тенденцій. Стрибок оптових та роздрібних цін, котрий відбувся в Україні за останні 5 років, не мав суттєвого впливу на динаміку реалізації продукції суднобудування – не спотворив її. Це переконливо підтверджується й динамікою обсягів виробництва у натуральному вимірі. Підприємства – члени Асоціації зростають.

Наведемо тільки три приклади.

1-й.

Морська індустрія – найпотужніший перевізник вантажів. Вона забезпечує 90% (дев'яносто відсотків!) геть усіх світових (!) експортних та імпорتنих перевезень. Обсяги цих перевезень по морям та океанам впевнено зростають доволі значними темпами. За період 1992-2017 рр. вони зросли у 2,5 рази – від 4,2 до 10,7 млрд. т. Статистика UNCTAD доводить: перевезення 1 (однієї!) тони вантажів морським транспортом дає приріст ВВП у 10110 дол. США.

Нажаль, в Україні по іншому: загальні обсяги морських вантажоперевезень ще до війни із Росією впали від 170 – 180 до 140 млн. т. Але із цих 140 млн. т тільки максимум 8 млн. т (до 5%) перевозиться суднами під українським прапором. Решта перевозиться під прапорами інших держав, які отримують потужний кінцевий економічний результат. А Україна несе величезні втрати.

Розмір торгового флоту України за роки Незалежності скоротився у 16,5 разів - від 6177 тис. т дедвейту на початок 1992 р. до 375 тис. т на початок 2018 р. Лєвова частка українських суден із сумарним дедвейтом у 3300 тис. тн. взагалі експлуатується під прапорами інших країн. Враховуючи, що перевезення 1 (однієї!) тони вантажів морським транспортом дає приріст ВВП у 10110 дол. США можемо стверджувати: ВВП України вже втратив десятки мільярдів дол. США.

2-й.

Морська індустрія годує ледь не все людство найціннішими продуктами – морепродуктами. Обсяги вилову риби та інших дарунків моря стабільно зростають. У Світі вже виловлюється понад 200 млн. тн. против 139 млн. тн. у 2003 р. – доволі швидке зростання!

У нас все навпаки! Обсяги вилову риби невпинно знижуються: від 363 тис. т у 1995 році до 216 тис. т у 2013 році. Зниження становило 40%. Українці втратили значні обсяги ВВП та украї корисної їжи...

3-й.

Морська індустрія забезпечує надійний збройний захист багатьох країн світу. Україна також увійде у цей режим.

Супер сумний висновок із цих 3-х прикладів:

Динаміка нашого суднобудування діаметрально протилежна світовим тенденціям показникам. Тобто, Україна банально ігнорує украї важливий шлях інтеграції у світову економіку.

Не можна ігнорувати наступний історичний факт, згадка про котрій суттєво посилює значимість законопроекту.

Правила гри у морській індустрії (кластер економіки, який включає суб'єкти господарювання у сферах торговельного мореплавства, морського та водного транспорту, суднобудування, кораблебудування, судноремонту, використання ресурсів моря), та суднобудуванні зокрема, у цілому розпочали формуватися Великобританією виключно на міжнародному (!) рівні ще у 1760 році.

Саме тому морська індустрія доволі швидко піднялася до рівня всесвітнього (!) кластеру, котрий визначає темпи економічного розвитку людства (принаймні, є активним і позитивним рушієм цього процесу) та забезпечує обороноздатність лівової частки країн Світу. Треба нам базуватися на цих світових реаліях.

Результат.

Крім шалених втрат ВВП та збідніння найширших верств українців, відсутність раціональної системи регулювання морської індустрії у цілому та суднобудування (у тому числі) згенерувала відтік професіоналів морської індустрії за кордон. Саме тому, за останні роки відбувся відтік висококваліфікованих кадрів морської індустрії і сьогодні сотні тисяч українців

успішно працюють у світовій морській індустрії у цілому та у суднобудуванні, зокрема за межами України.

Ми дуже болісно сприймаємо реальний занепад нашої морської індустрії у цілому і суднобудування (у тому числі), котрий стався за останні пару десятків років. Маємо нестерпне бажання створити нашим висококваліфікованим колегам належні умови для розвитку і у матеріальному, і у духовному вимірах.

2. Цілі та завдання прийняття законопроекту

Наші пропозиції ґрунтуються із визнання украї необхідного впровадження «Морської доктрини України на період до 2035 року», яка була розроблена більше 3-х років тому назад та затверджена (нарешті!) Кабміном 11 грудня минулого року.

Адже цей документ є цілісною (!) та гармонічною (!) системою принципів, поглядів, уявлень, ідей, концепцій щодо правового регулювання та розвитку морської індустрії.

«Морська доктрина...» є і теоретичним стрижнем, і концептуальною основою державотворчої, правотворчої, правозастосовної діяльності і (1) державної влади, і (2) суб'єктів морського кластеру, і (3) найширших кіл фахівців.

Підкреслюємо «Морська доктрина...» охоплює весь (!) кластер морської індустрії (див. вище). Тим самим блокується поява різних регуляторних протиріч, які доволі часто заважають запуску взаємно збалансованих регуляцій.

Для відродження суднобудування в Україні, як і для розвитку промислового сектору економіки в цілому, необхідно державне сприяння та підтримка національного виробника, що випускає високотехнологічну продукцію, повноцінний запуск Експортно-кредитного агентства, яке забезпечить виробникам доступ до грошового ресурсу за адекватною вартістю, а також подальшу лібералізація та спрощення митних та фіскальних режимів для підприємств морської індустрії та суднобудування зокрема.

3. Загальна характеристика та головні положення

Пропонується визнати суднобудування пріоритетною сферою діяльності економіки України і віднести науково-дослідні та дослідно-конструкторські

роботи по створенню нової суднобудівної продукції до категорії критичних технологій.

Встановити: Суднобудування – **сфера (кластер) економіки** України яка представляє собою єдиний багатопрофільний комплекс підприємств і організацій: від підготовки кваліфікованих кадрів до будівництва та ремонту суден та кораблів, виробництва судових механізмів та судових приладів.

Пропонується визначити поняття суб'єктів суднобудування - юридичних осіб – резидентів України, які здійснюють діяльність у суднобудуванні та згідно із законом мають відповідні ліцензії, а також відповідні сертифікати на право підготовки кваліфікованих кадрів, розробки, виробництва, ремонту, переобладнання, модифікації, технічного обслуговування продукції суднобудування.

Визначається мета державної підтримки суднобудування в Україні – створення цілісної системи ефективного державного регулювання всіх суб'єктів суднобудування.

Пропонується на період з 1 січня 2020 року до 1 січня 2040 року запровадити державну фінансову підтримку основної діяльності суднобудівників через здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими у національній валюті. Кошти на здійснення такої фінансової підтримки суднобудівної галузі щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, мають передбачатися у законі про державний бюджет. Порядок використання зазначених коштів державного бюджету має визначати Кабінет Міністрів України.

Перелік суб'єктів суднобудування, щодо яких можуть запроваджені заходи державної підтримки, формує, затверджує та щорічно оновлює Кабінет Міністрів України.

На період з 1 січня 2020 року до 1 січня 2040 року запроваджується спеціальна державна фіскальна політики спрямована на підтримку суднобудування, котра забезпечуватиме зниження витрат виробників й підвищення конкурентоспроможності продукції суднобудування.

Передбачаються норми забезпечення відповідальності суднобудівників перед іноземним бізнесом.

4. Стан нормативно-правової бази у цій сфері правового регулювання

Спеціальне нормативно-правове регулювання суднобудування як специфічного комплексу економіки відсутнє. Існуюче регулювання блокує повноцінне відродження суднобудування.

5. Фінансово-економічне обґрунтування.

Сьогодні відсутні видатки, необхідні для надання державної підтримки суднобудування України шляхом впровадження спеціальних умов регулювання. Суб'єкти суднобудування здійснюють свою діяльність лишень тільки за рахунок свої заробітків.

Найкращий в Україні досвід застосування аналогічних (хоча й та доволі примітивних) методів регулювання протягом 2000-2005 років переконливо примушують очікувати значний кінцевий позитивний економічний ефект і для держави, і для окремих суб'єктів суднобудування.

6. Прогноз соціально – економічних показників та інших наслідків прийняття проекту Закону.

Прийняття законопроекту створить надійні умови для досягнення через 3-5 років після набуття чинності закону наступних щорічних результатів:

1. Обсяг реалізації продукції суднобудування зросте до 16 - 20 млрд. грн.;
2. Щорічно будуватиметься на експорт і на внутрішній ринок 20-30 суден;
3. Чисельність зайнятих виросте до 25-30 тис.;
4. Надходження до бюджетів складе 3 – 4 млрд. грн.

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



Віктор Лисицький

Особисті контакти

Тел. +38067-503-2779; +38094-440-5910; +38045-97-62462 (Ірпінь)

Email: Lys1945@gmail.com Адреса: 02192, Київ, Жмаченка 2 кв.60.