

**Загальні збори Асоціації суднобудівників України
«Укрсудпром»**

Миколаїв 29.05.2019

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

**Президент Асоціації «Укрсудпром» Віктор Лисицький,
державний службовець 1-го рангу.**

2015-2018 -Головний

результат:

Зростаємо...

Важко повірити, але це такі да ТАК...

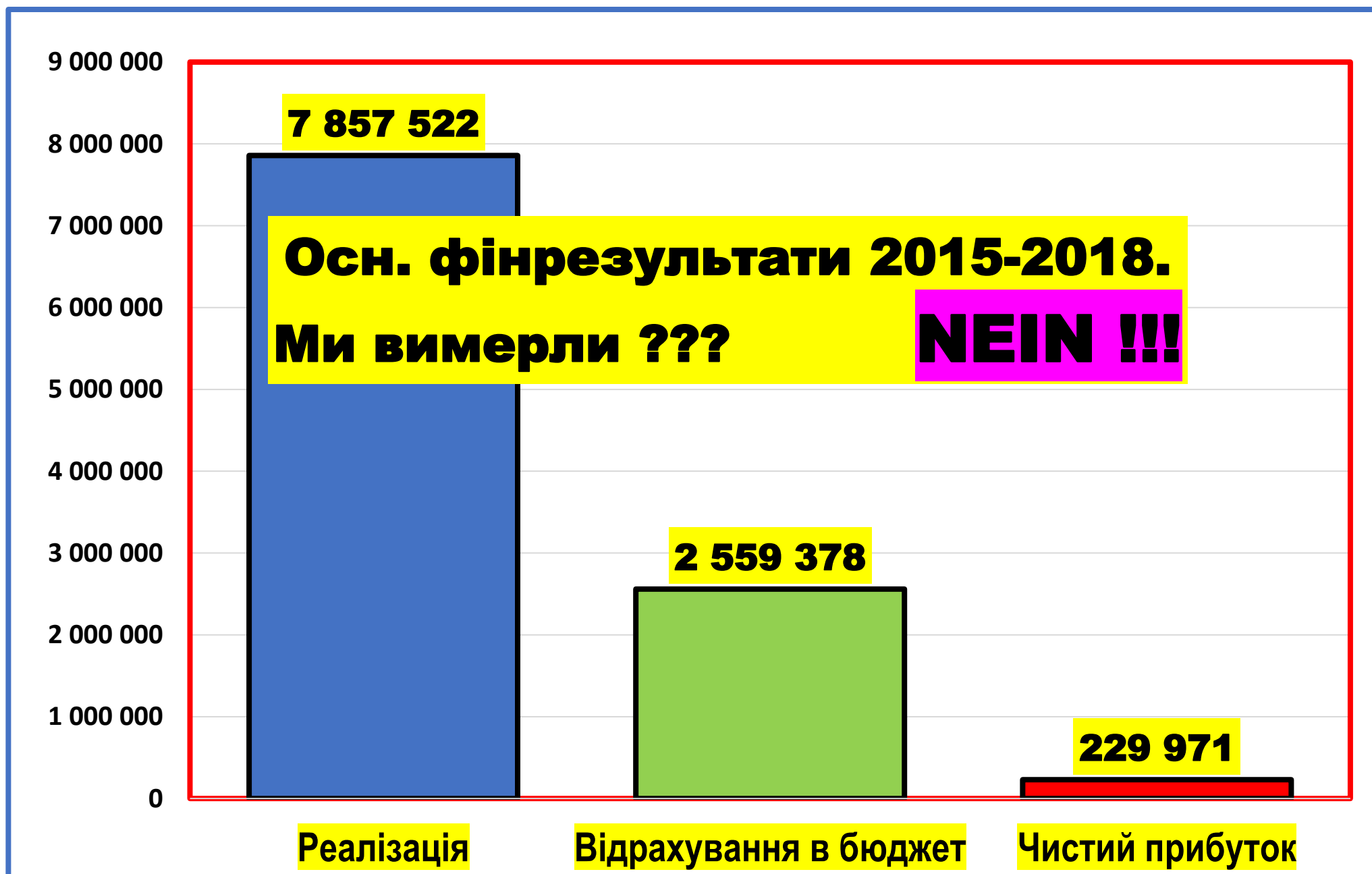
Сьогодні «Укрсудпром» це:

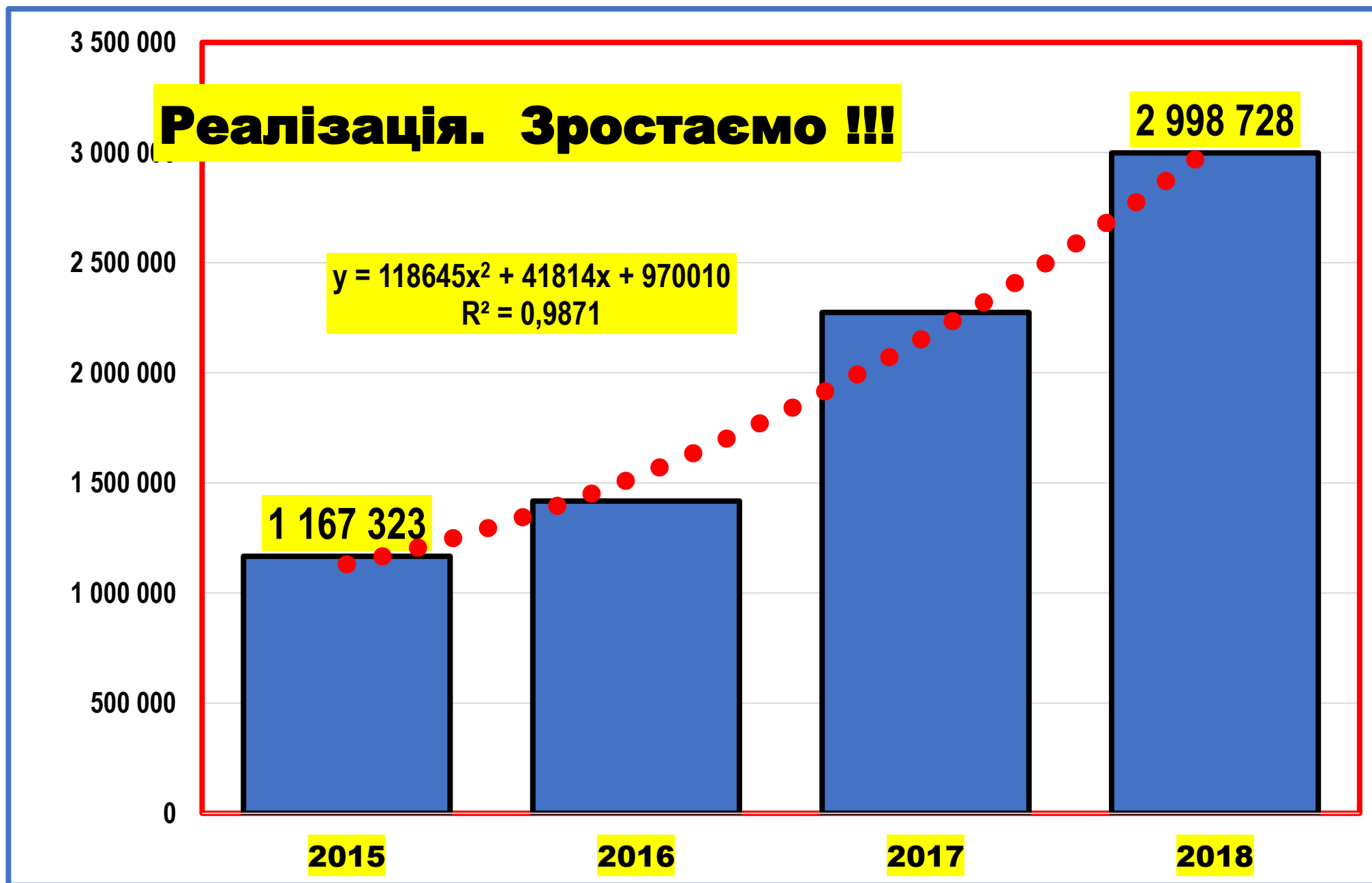
- 32 члени Асоціації;
-у т. ч.: **11 верфей + 3 підприємства суднового машинобудування**
- 15 100 трудящих у виробничий сфері;
- Зупинене падіння та забезпечена стійка динаміка зростання обсягів:
 - (1) реалізації,
 - (2) відрахувань в бюджет,
 - (3) прибутків.

Статистика тільки верфей – ми зростаємо.

Інформуємо – не тільки верфі зростають..

	2017-2018
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



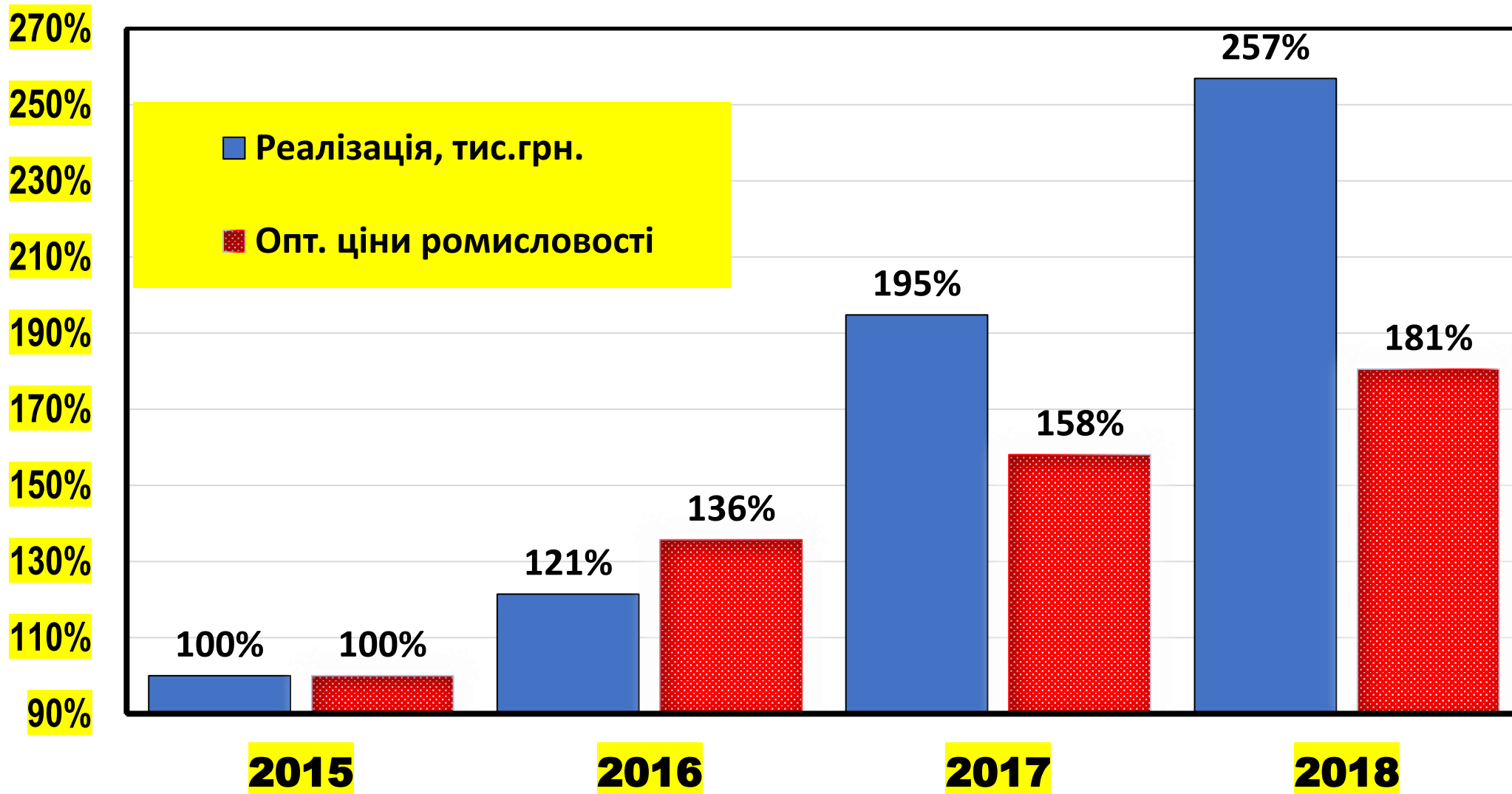


**Можливо, підступна інфляція
сфальсифікувала зростання
обсягів???**

Ні!

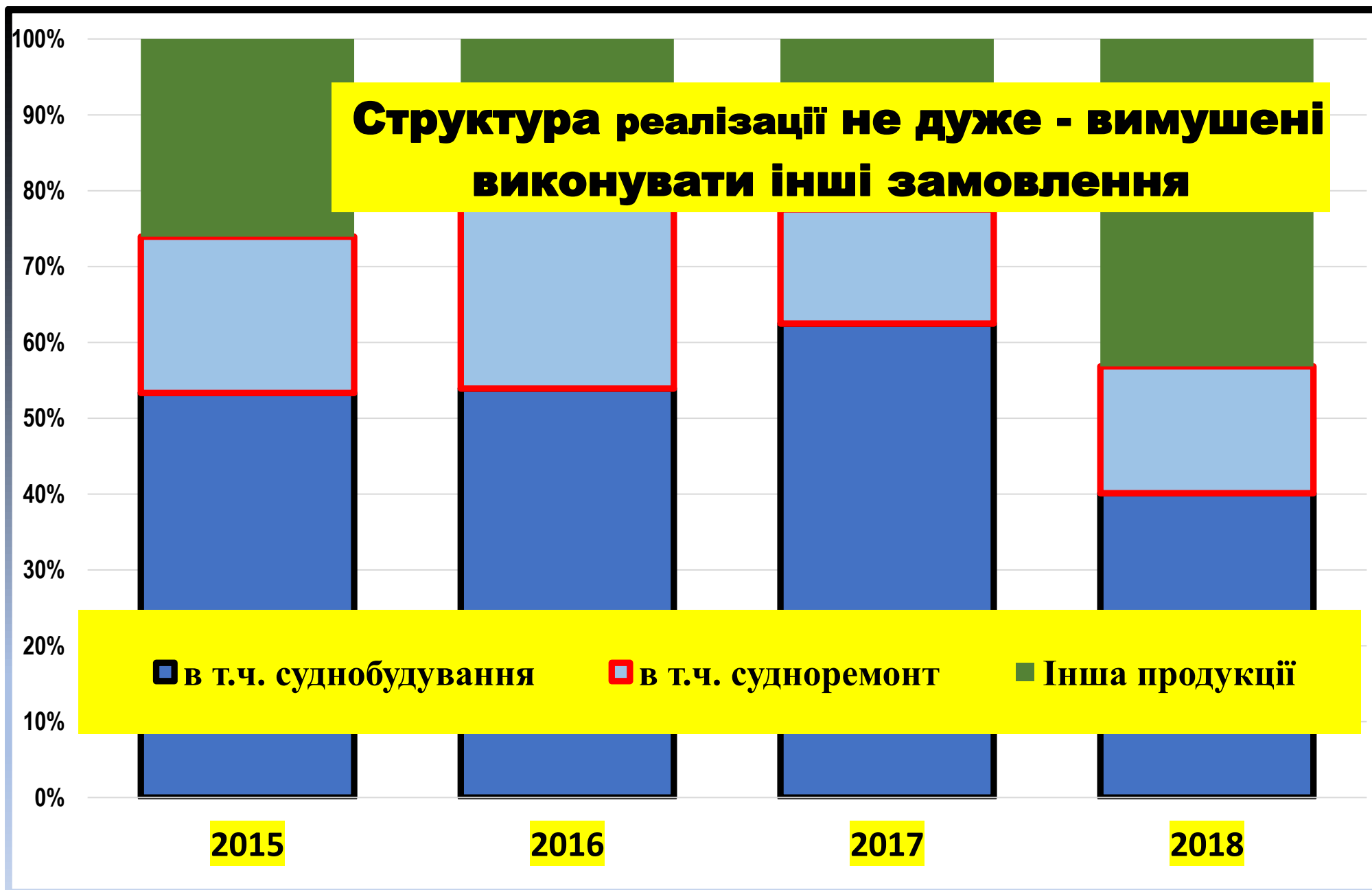
**Маємо реальне зростання обсягів
верфей!**

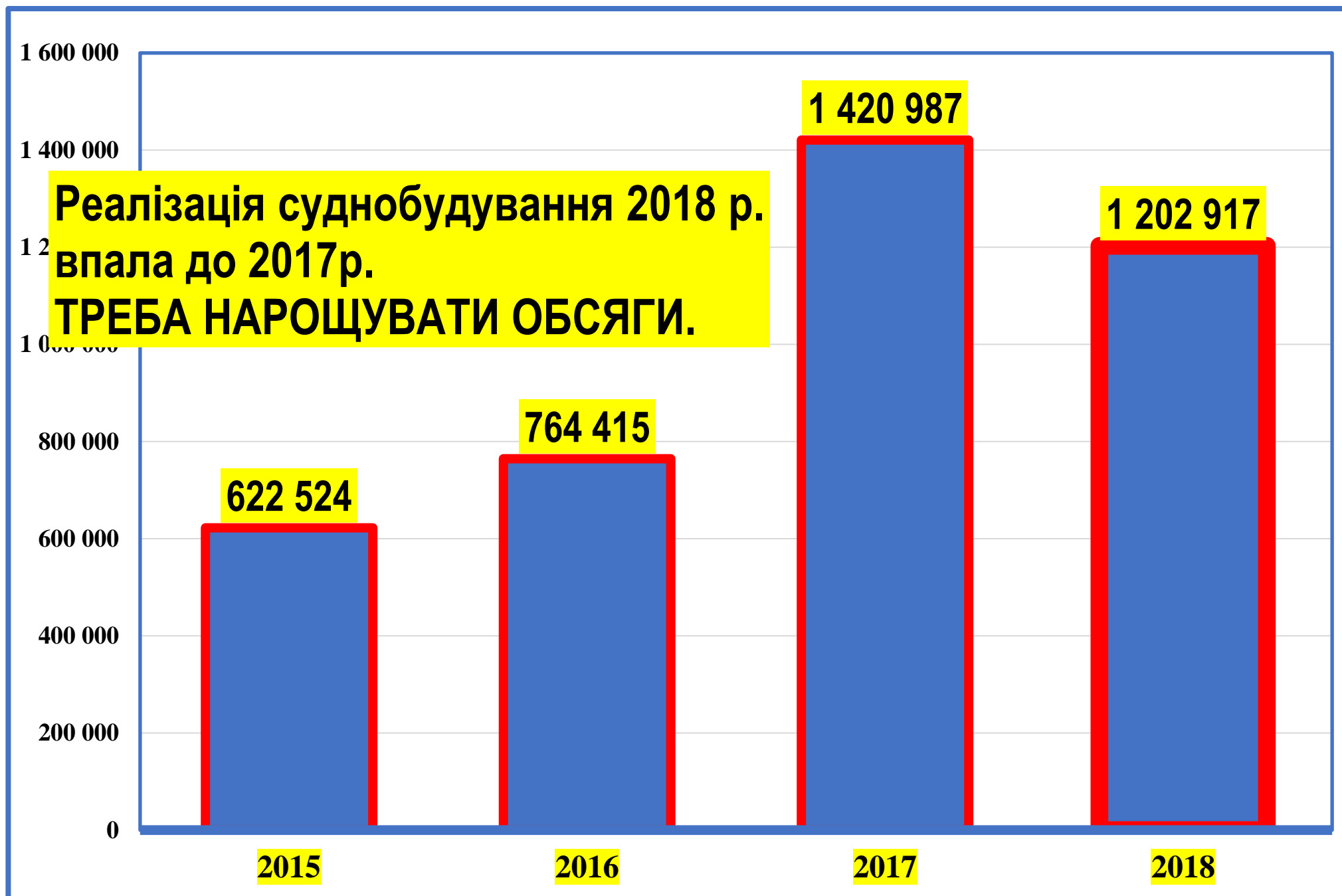
Темпи зростання реалізації (257%) радикально вище інфляції (181%). Йде реальне зростання виробництва.

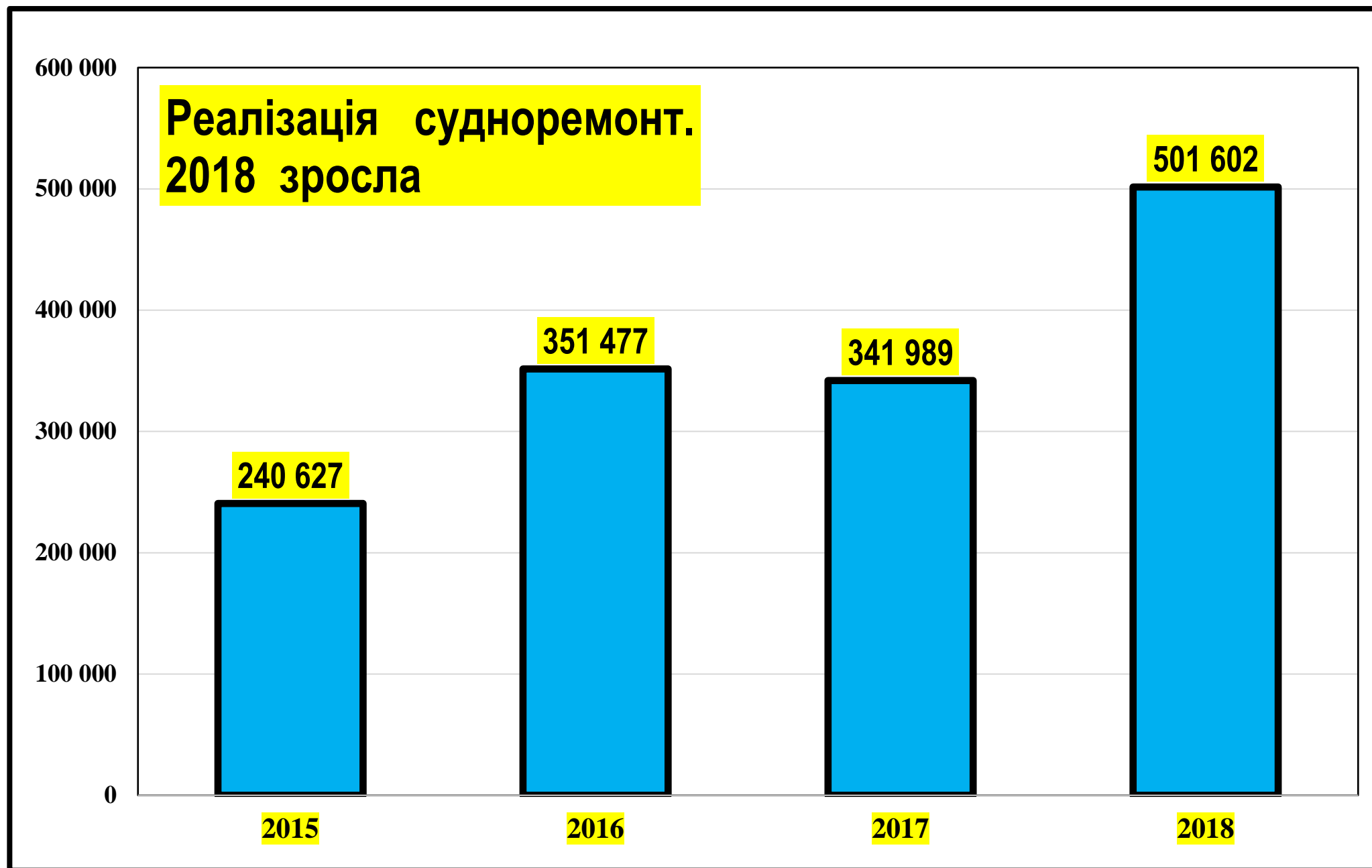


Зростання реалізації верфей випереджає зростання промисловості











Найболючіше:

**Впровадження спеціальних умов
регулювання...**

365-730

13 березня 2018 року ВРУ нарешті (!) прийнято Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо збереження та розвитку вітчизняної суднобудівної промисловості» (№6475)

Закон раціоналізував строки переробки для товарів, що ввозяться підприємствами суднобудівної промисловості для будування, ремонту і модернізації суден. Загальний строк переробки товарів на митній території України для підприємств суднобудівної промисловості (у межах класу 30.11 група 30.1 розділ 30, класу 33.15 група 33.1 розділ 33 КВЕД ДК 009:2010) збільшився з 365 до 730 днів.

23 травня 2018 р. Президент Порошенко підписав цей Закон у Миколаєві на суднобудівній виставці.

Ми генерували прийняття цієї норми задовго до Революції Гідності. Останнє звернення Асоціації на КМУ було підписано аж 27-08-2013 вих. № 89-13. Апарату ВРУ це звернення сподобалось... але це не прискорило вродження норми 730 діб.

Завелика тривалість розгляду владою цього та інших регуляторних питань штовхає нас на тривіальне посилення тиску на «вождів» та активне інформування спільноти.

Розвиток річкових перевезень

Ми вже звернулися до Президента з важливішого для національної економіки питання – захисту конкурентоспроможності експорт орієнтованих секторів економіки України шляхом відродження річкового судноплавства, що дозволить зняти вкрай критичні перевантаження залізниці та автотранспорту.

Із всього обсягу вантажів, що перевозиться, у Нідерландах річками перевозяться 46,6%, у США – 40,5%, у Румунії – 29%, а в Україні - лише 3%. Це відбувається через те, що в Україні перевезення вантажів річками дорожче мінімум на 18%, ніж перевезення залізницею. Це вкрай негативно впливає на доходи вітчизняних виробників.

Тенденції розвитку транспорту в ЄС прямо протилежні – перевезення на річковому транспорті найдешевшим та екологічно чистими. Річковий транспорт ЄС, що здійснює каботажні перевезення, дешевший, перш за все,

через відміну ще з 1964 року сплати акцизного податку на паливо.

За висновками МФК (проект «Реформування інвестиційного клімату в Україні») логістичні витрати лише наших сільгоспвиробників складали приблизно 15% аграрного ВВП України.

МОРСЬКА ДОКТРИНА

КАБМІН 18 ГРУДНЯ МИНУЛОГО РОКУ, після 4-ох (чотирьох!) років активного очікування, ЗАТВЕРДИВ МОРСЬКУ ДОКТРИНУ.

Доктрина (лат. *doctrina*) — вчення, наукова або філософська теорія, політична система, керівний теоретичний чи політичний принцип (наприклад, військова доктрина) або нормативна формула.

Ми, принаймні, отримали, документ котрий вписується у традиційне міжнародне (!!!) право, котре також визнає доктрину як джерело права.

Принципово важливе пояснення ми, Асоціація «Укрсудпром», зосереджуємося не на юридичних особах (чи на територіях), а на стартовій гілці морської індустрії у цілому яким є суднобудування.

«Суднобудування», на нашу думку, охоплює:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| (1) саме суднобудування (будівництво суден) | ПЛЮС |
| (2) кораблебудування | ПЛЮС |
| (3) виготовлення механізмів та приладів для суден та кораблів | ПЛЮС |
| (4) ремонт і модернізація суден і кораблів | ПЛЮС |
| (5) проектні та дослідницькі комплекси робіт для всіх складових | ПЛЮС |
| (6) підготовку творців: робітників, конструкторів, технологів, менеджерів. | |

Супер важливо: Україна **повинна (!)** відродити спеціальні умови регулювання **суднобудування у цілому (!)** як засіб укріплення морської індустрії, котра є **вкрай (1) важливою конкурентною перевагою України та (2) фундаментом боєздатності ВМС України.** На це нас націлює і **Морська доктрина.**

Адже Україна має:

**2'782 км. (СІА) узбережжя Чорного і Азовського морів +
річні простори Дніпра, Південного Бугу +
можливість виходу через Прип'ять і Віслу в Балтійське
море...**

До того ж... ACHTUNG!

Наші порти переробляють 140-170 млн. тн. вантажів.

Однак!

**З цих 140 млн. тн. тільки 8 (вісім!) млн. тн. проходять під
українським прапором.**

На перевезенні **130 млн. тн.** економіка України заробляє тільки на обробці в портах! Від самих перевезень заробляє **НУЛЬ!**

Супер важливе ПИТАННЯ:

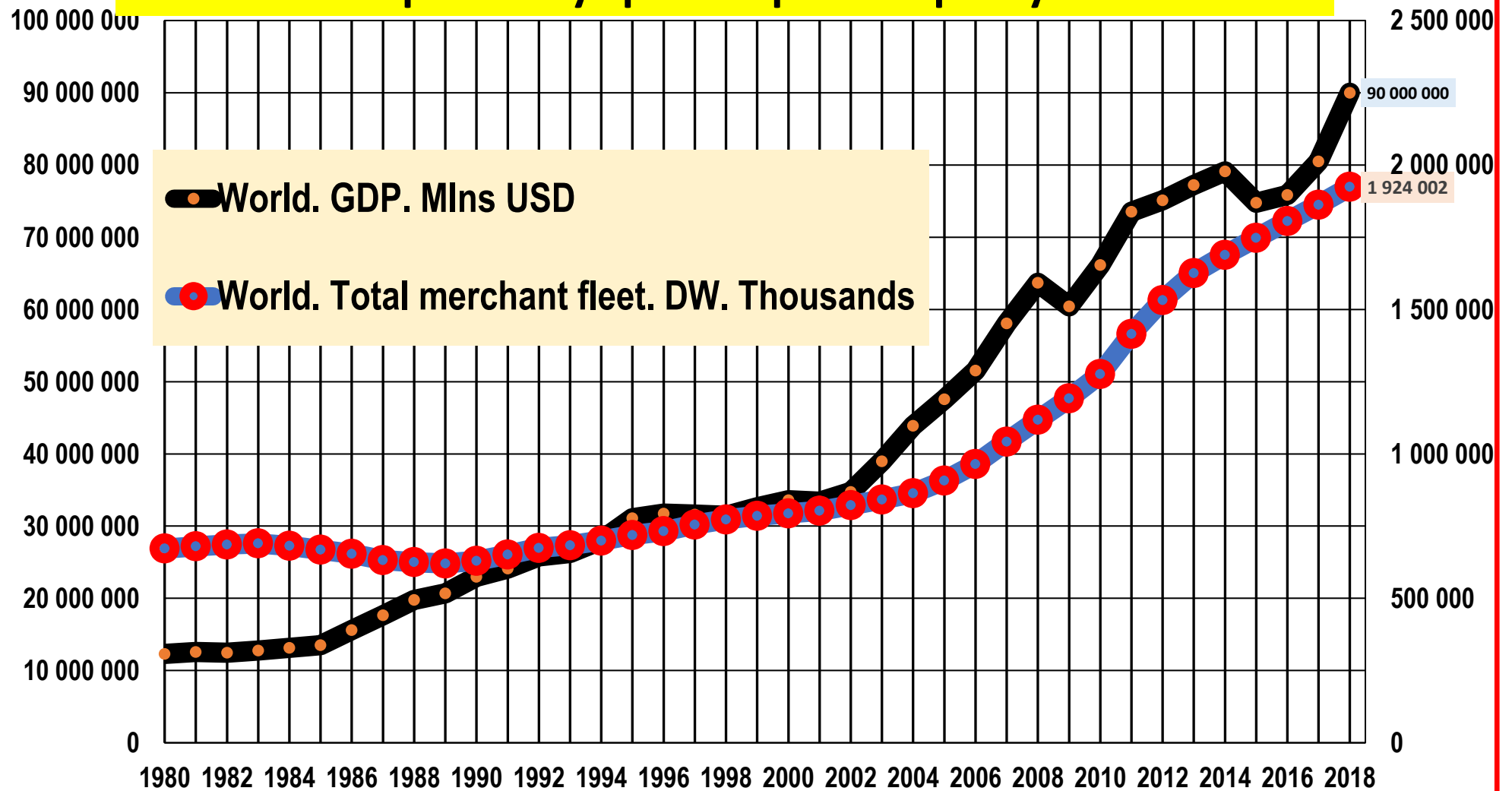
А КУДИ... ЙДЕ... СВІТ ???

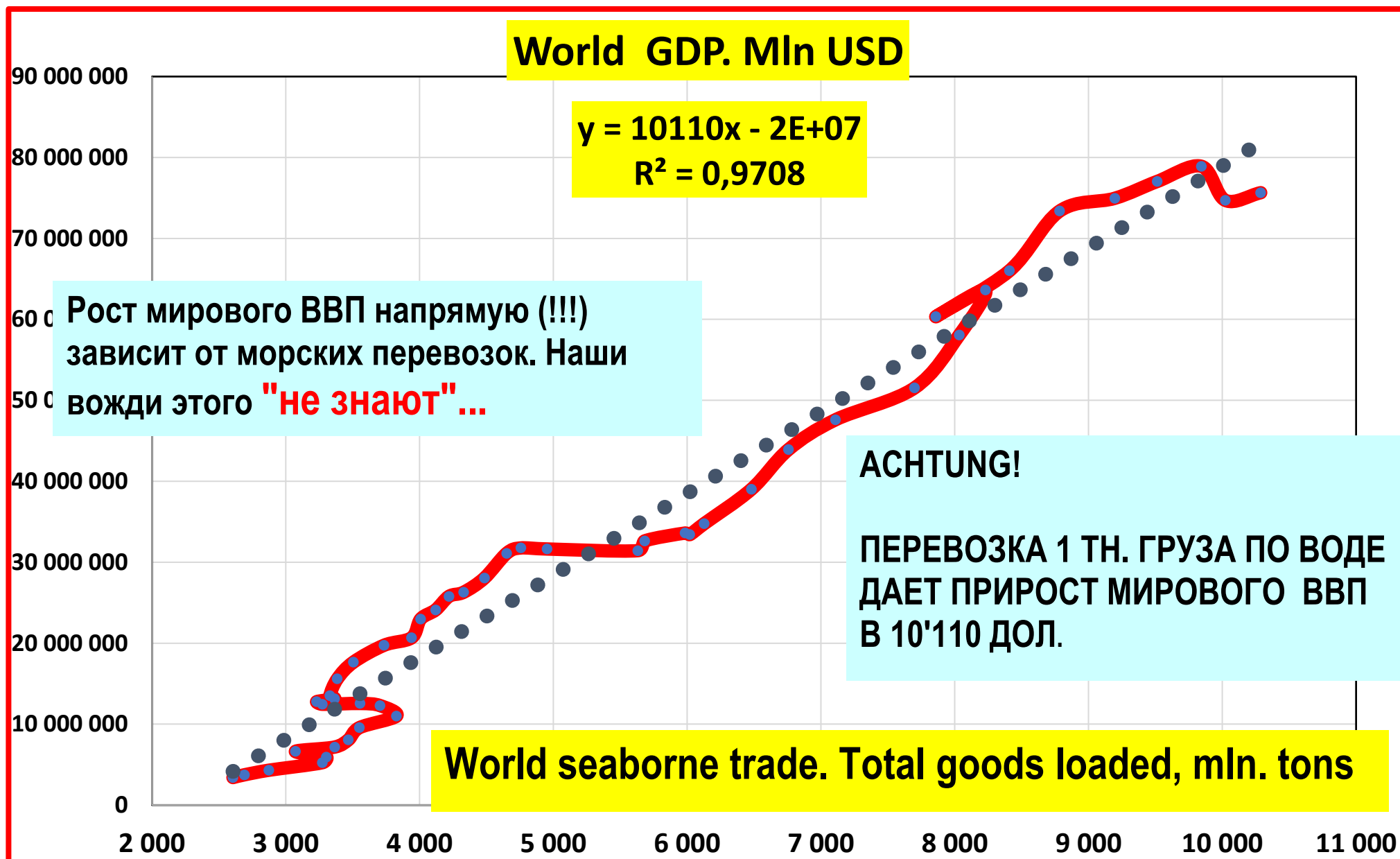
Можливо, ми помиляємось?

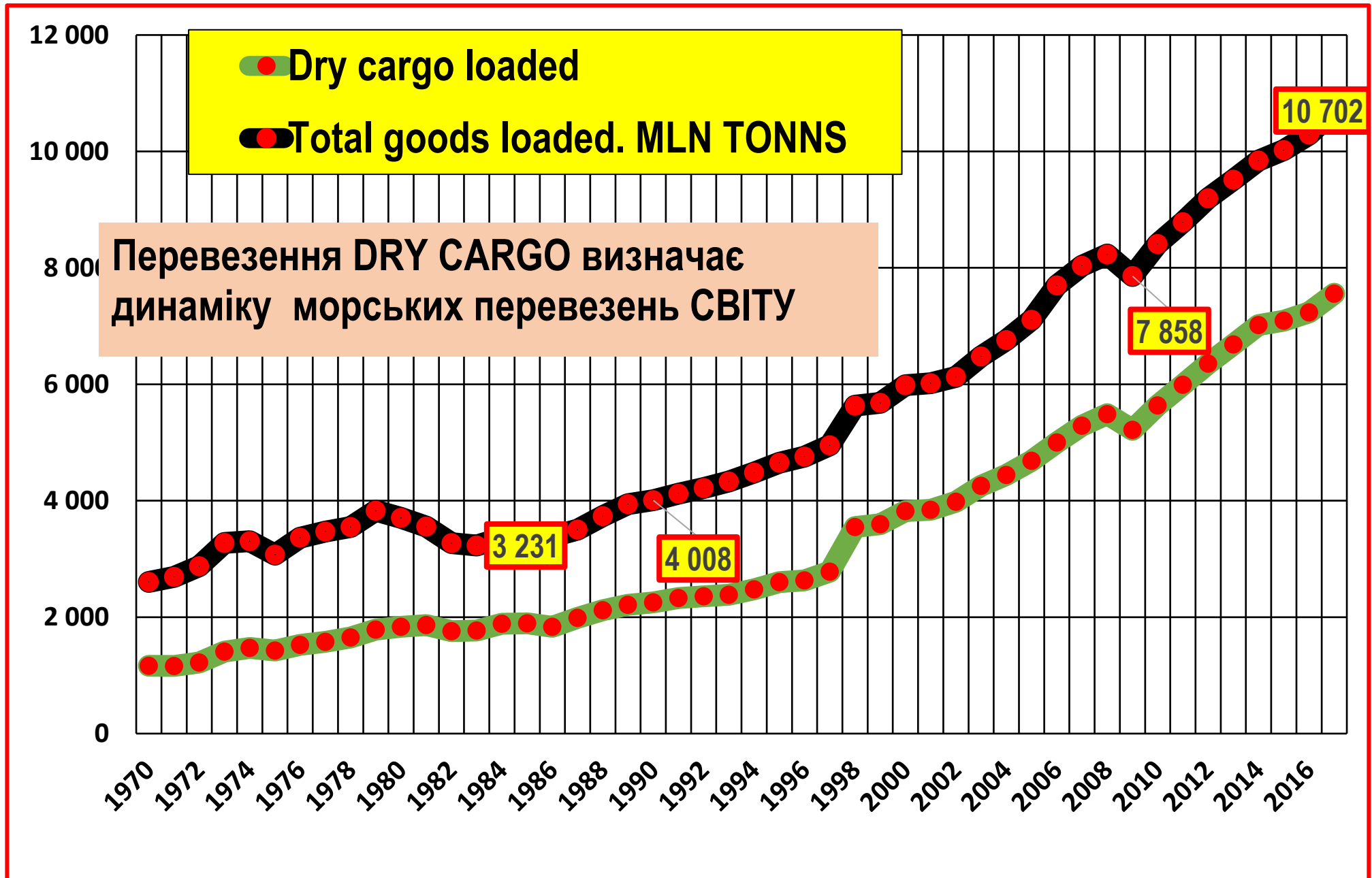
Можливо, не треба нам ганятися за цими статками від транспортування 130 млн. тн.?

Статистика UNCTAD показує: ТРЕБА!

Динаміка світового GDP визначається (!!!) динамікою розвитку транспортного флоту

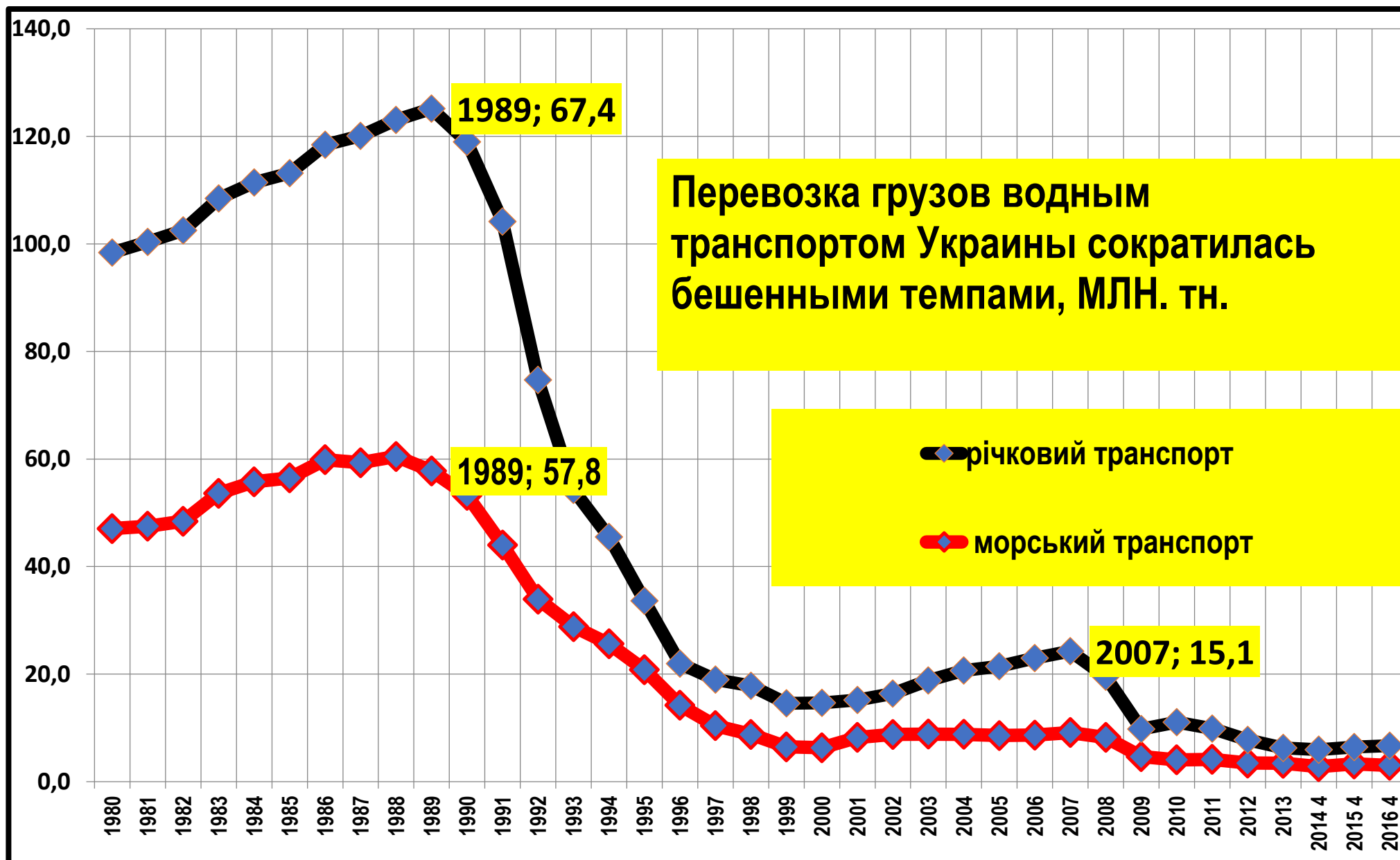


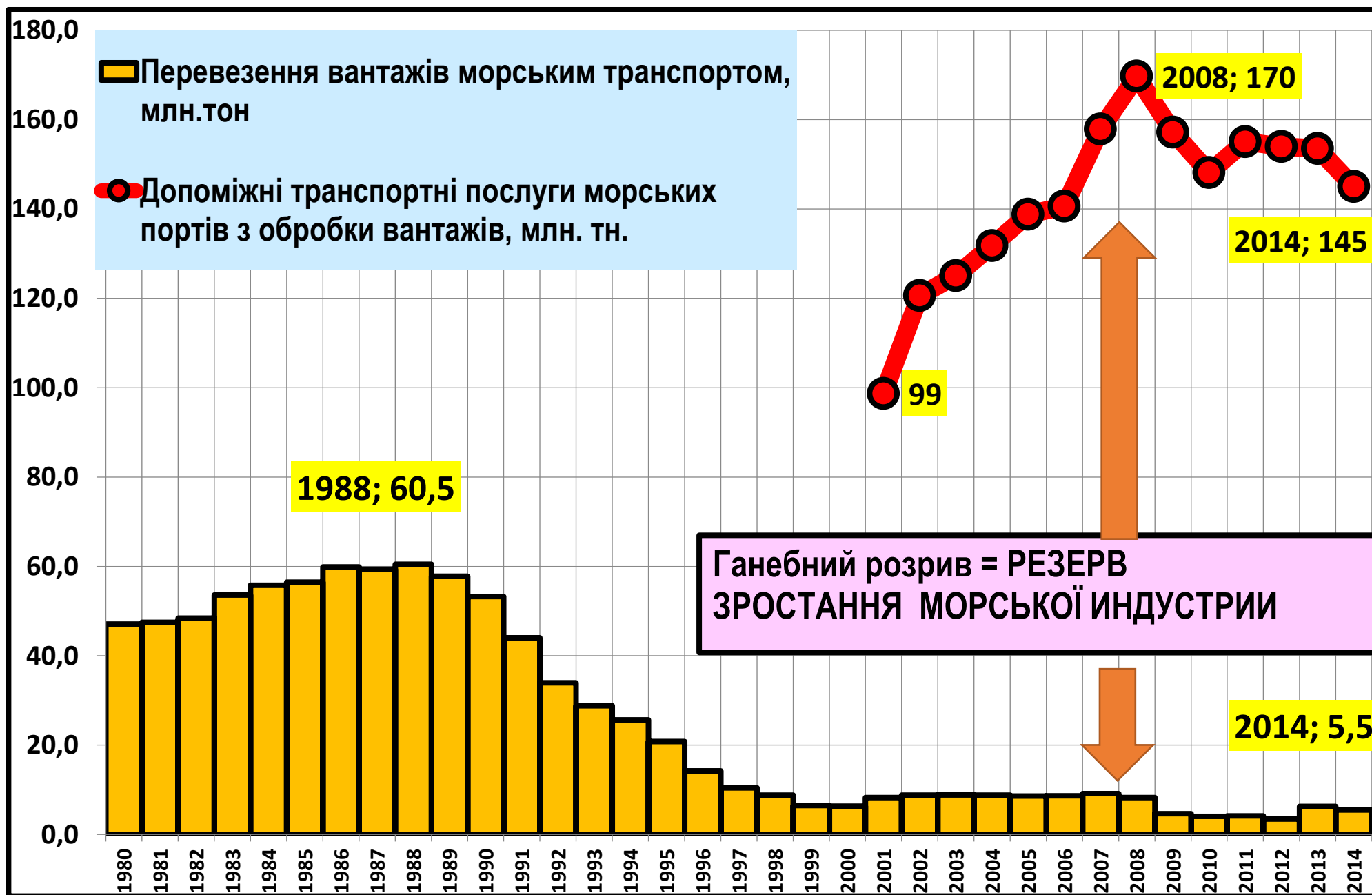


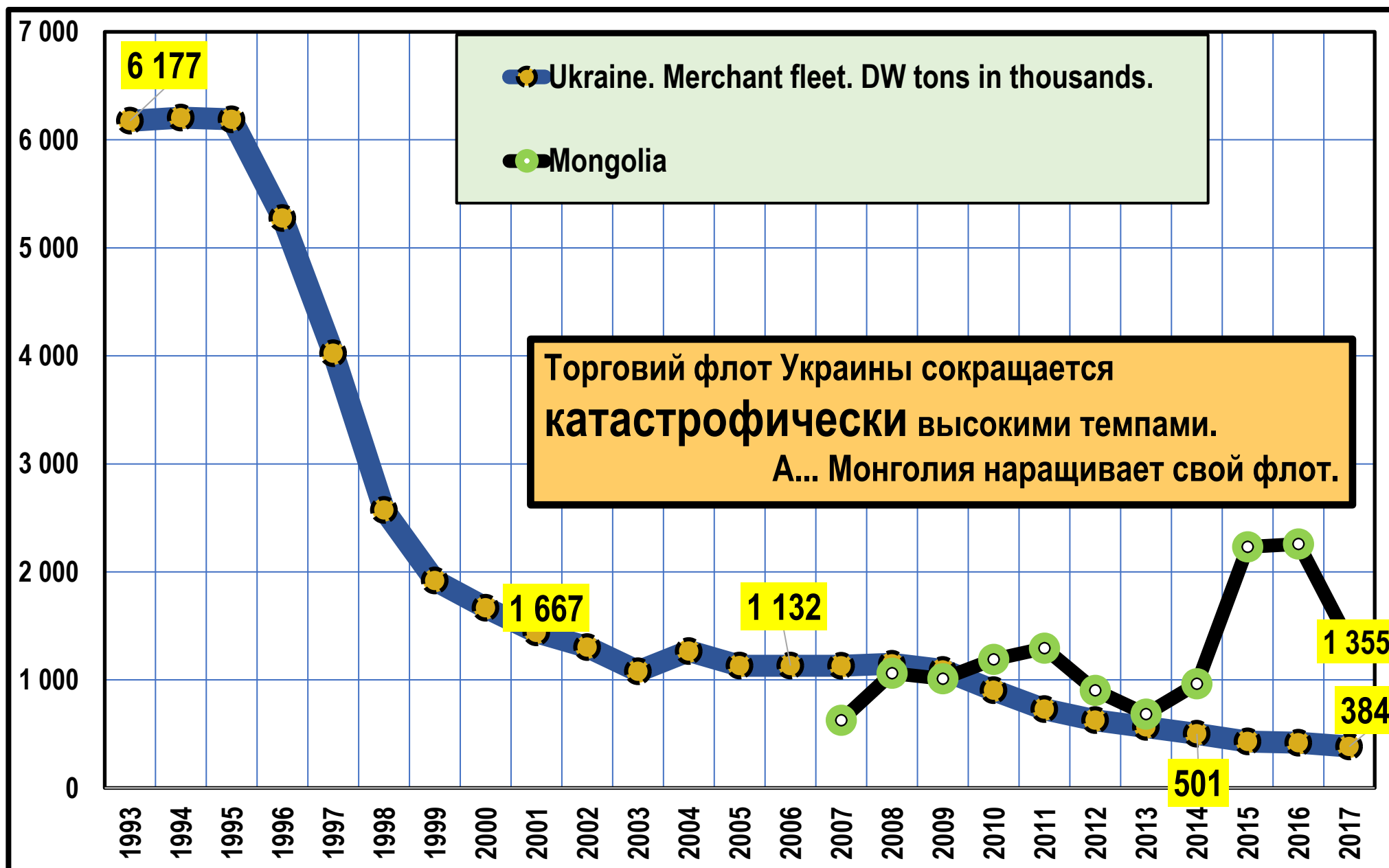


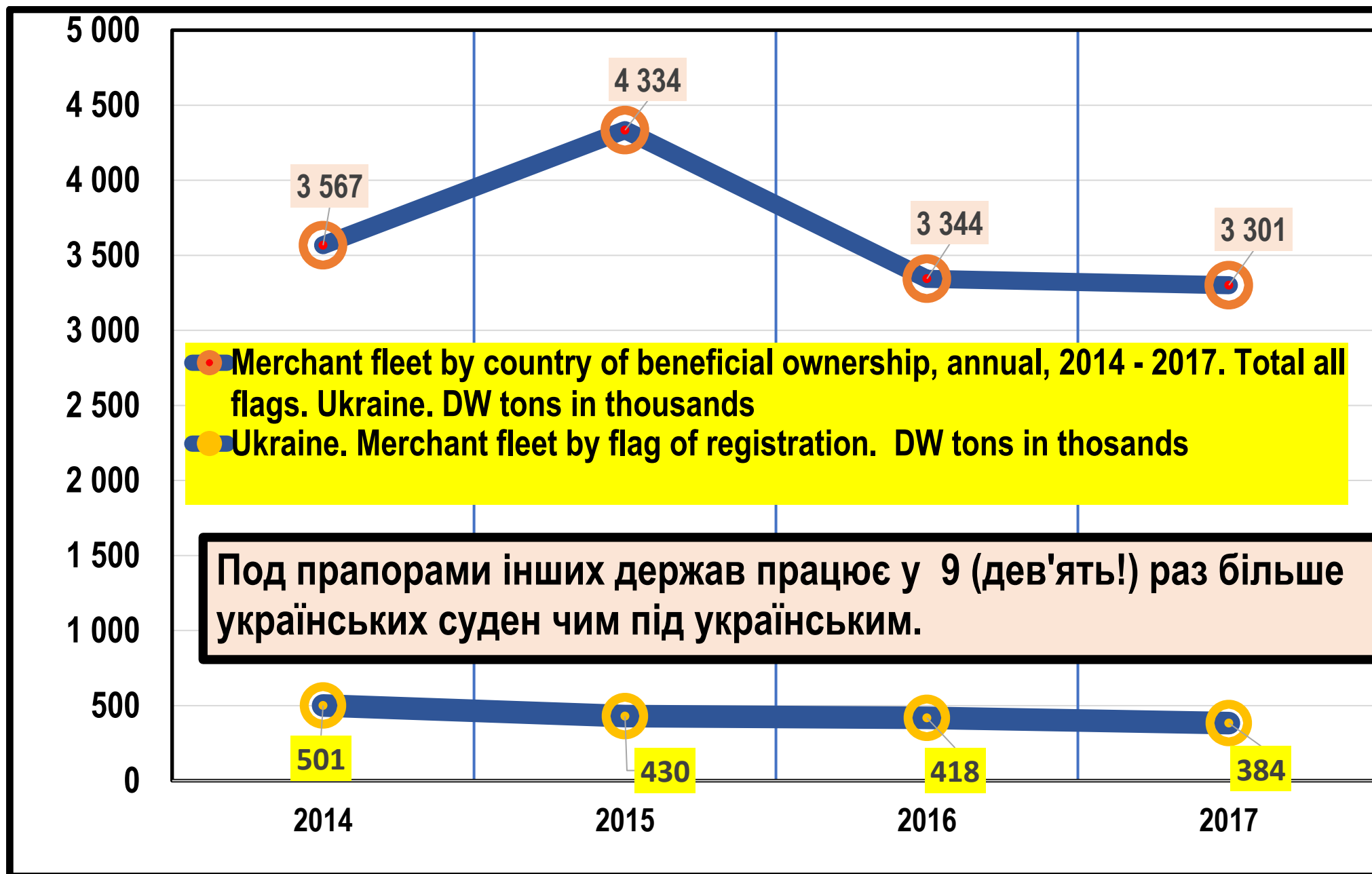
**Для Світу у цілому розвиток морської індустрії –
це розвиток і держав, і націй, і... особистостей !**

А для України ???









Наша «влада» аж ніяк не можете второпати:

Суднобудування – головне (!) коріння кластеру морської індустрії, котра вже кілька тисяч років є головним (!!!) інтегратором розвитку світової економіки. Тобто: економік абсолютно (!) різних країн .

Украї важливо: 90% відсотків світового товарообігу здійснюється морською індустрією.

Україна має шикарні, Господом даровані, умови для входження у морську індустрію Світу.

Суднобудування, зокрема, та морська індустрія України – економічна сфера сприятлива для заробляння шалених статків.

Спираючись на наш власний позитивний досвід 2000-2005 рр. ми наполягаємо на тому що **відбудова суднобудування – як специфічного виду продуктивної активності – потребує:**

1. Звільнення від сплати ввізного мита на вироби які призначені для суднобудування;
2. Звільнення від сплати ПДВ на імпортовані вироби які призначені для суднобудування;
3. Використання на розвиток суднобудування податку на прибуток, котрий отримано від суднобудування;
4. Впровадження кредитування експорту (ЕКА ж поки що не працює);

5. Заохочення наших судновласників до будівництва суден на наших верфях на добровільній основі.

Після 4-х років ганебного очікування, у грудні минулого 2018 р. була затверджена Морська доктрина. Її реалізація дозволить перетворити морську індустрію (у цілому) та суднобудування (зокрема) у потужний двигун зростання економіки України. Однак! «Влада» не збирається виконувати свої ж рішення...

Доречний приклад.

2000-2005 рр. у нашому суднобудуванні діяла спеціальна система фінансового регулювання - корабели **НЕ (!!!) платили левову частку податків і зборів.**

Де-факто ми використовували досвід Південної Кореї, Японії, Китаю - недосяжних лідерів на ринку суден-новобудов.

Розгорнулося відродження суднобудування. Чистий приріст надходжень до Держбюджету і Пенсійного фонду за ці роки перевищив 1 (один) млрд. грн. (Дані Мінпромполітики). Тобто:

Надходження перевищували «пільги» на один млрд. грн. В сьогоднішніх поточних цінах це було б приблизно 4-6 млрд. грн.

Важливо: Кілька десятків тисяч висококваліфікованих робітників - елітні сині комірці - заробили кілька млрд. грн.

Наприклад: завод «Океан» піднявся мало не від нуля і побудував 26 (!) суден.

Однак! На превеликий жаль, тоді, в 2000-2004 рр. Оновлення нашого торгового флоту не відбулося! Більш того: Дедвейт нашого флоту скоротився з 1'667 до 1'132 тис. тн. - скоротився на 32%.

Судновласники не мали економічних стимулів до будівництва суден на наших верфях !!!

Ми вже підготували відповідний законопроект «Про державну підтримку суднобудування України шляхом впровадження

спеціальних умов регулювання» котрій будемо вносити у нашу владу.

Тобто: Саме тому ми, спираючись на Морську доктрину, наполягаємо на формуванні спеціальної (кластерно орієнтованої) системи фінансового регулювання морської індустрії.

Ця система повинна у якості двигуна передбачати активну роль судновласників через створення особливо сприятливих умов замовлення та будівництва суден на українських верфях та експлуатації суден також під українським прапором. Такий досвід із 1936 року вже мають США... А наша «влада», навіть, не здогадується про існування цієї високоефективної держави...

Ми категорично проти насильницького переведення під наш прапор флоту українських судновласників. **Ми за створення системи привабливого і добровільного переходу під наш прапор.**

І на завершення:

**«УКРСУДПРОМ» КРАСНО ДЯКУЄ ЗА
УВАГУ ДО ВИРІШЕННЯ НАШИХ СПІЛЬНИХ
ПРОБЛЕМ!**

«WE SHALL OVERCOME разом»!