

СТЕНОГРАМА

круглого столу на тему: "Розвиток суднобудування в Україні"

20 вересня 2017 року

Веде засідання Голова Комітету з питань промислової політики та підприємництва ГАЛАСЮК В.В.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги, доброго дня! Вітаю вас на парламентському круглому столі, який проводиться під егідою Комітету з питань промислової політики і підприємництва. І сьогодні наше засідання присвячене розвитку суднобудування в Україні.

Шановні колеги! Ми з вами прекрасно розуміємо той стан галузі, який сьогодні у нас є. Ми розуміємо, що галузь скоротилась фактично на порядок. І ми займаємо дуже невелике місце на глобальній карті суднобудування, якщо говорити про це дуже м'яко.

В той же час збереглись ще і наукові школи, і колективи, і виробничі потужності, і можливості відновити ці виробничі ланцюги. І сьогодні ми з вами будемо обговорювати ті механізми, через які ми це можемо спільно зробити. Ми – це, передусім, ви: виробничники, експортери, науковці, ну, і, безумовно, ми як парламентарі, завдання яких – створювати правила гри для того, щоб подібні високотехнологічні галузі розвивались.

І не дивлячись на те, що показники безпосередньо суднобудування сьогодні в структурі економіки України, вони, може, не є такими суттєвими, скажімо, як інші галузі, такі як металургія, сільське господарство. Ми дуже добре розуміємо і в комітеті промполітики, підприємництва і в парламенті в цілому, що ця галузь є технологічним ядром промисловості і тому вона має дуже високий мультиплікативний ефект і відповідний експортний потенціал. Тому ми дуже серйозно зацікавлені в успіху галузі.

Я не буду втомлювати вас статистико, яку ви знаєте краще за мене. Я хочу тільки поділитись з вами тими напрацюваннями і здобутками, які ми

маємо на сьогодні щодо підтримки промисловості, зокрема які безпосередньо стосуються суднобудування в Україні.

Нам вдалось домогтися заморозки індексації земельного податку. Ви знаєте, що уряд хотів зробити цю індексацію на цей рік 15 відсотків. Але ми з Олегом Ляшком подали правку до бюджету, якою обмежили цю індексацію на рівні 6 відсотків. І розуміємо, що навіть і це, на жаль, наносить удар по промисловості. Але це той компроміс, якого вдалося досягти, щоб не нищити виробничий потенціал підприємств.

Дуже великий, я вважаю, системний здобуток, який нам вдалося вже встановити у парламенті, це прийняття Закону про експортно-кредитне агентство. Майже 2 роки ми за нього в парламенті боролися від повного нерозуміння, супротиву і вищих посадовців таких, як керівництво Національного банку, які виступали проти, нам все ж таки вдалося вибороти прийняття цієї стратегічної ініціативи у парламенті. І ця державна інституція, яка має страхувати, гарантувати експортні контракти, також частково компенсувати відсоткові ставки за кредитами, вона запрацює в Україні вже найближчі місяці. Ми нещодавно мали предметне спілкування щодо цього з Прем'єр-міністром України Володимиром Борисовичем Гройсманом, і він запевнив нас, що його особиста підтримка цієї ініціативи вона зберігається і найближчим часом Експортно-кредитне агентство буде створене і дозволить українським виробникам, у тому числі суднобудівельній галузі бути більш конкурентними на світових ринках і не тільки брати участь, а й вигравати тендери.

Крім того, є низка ініціатив, спрямованих на стимулювання галузі, це і законопроект зокрема 6475 щодо розвитку суднобудування, внесений моїми колегами Ляшко, Силантьєвим, Юзьковою та іншими, він стосується подовження строку переробки з 1 до 2 років для того, щоб теж дати кращі умови роботи галузі.

Є законодавчі ініціативи, про які розкажуть сьогодні мої шановні з транспортного комітету пан Урбанський і пан Вадатурський. Щойно комітет їх розглядав, я думаю, що вони нас поінформують, так би мовити, з перших вуст. Є набір податкових стимулів, які будуть стосуватися у тому числі суднобудівної галузі, вони сьогодні розглядаються в парламенті, зокрема це законопроекти про індустріальні парки, які вже прийняті у першому читанні і встановлюють потужні податкові стимули для нових виробництв, для розширення діючих виробництв. І у тому числі вони будуть стосуватися суднобудування, там є тимчасові податкові канікули з податку на прибуток, є розстрочка на 5 років імпортного ПДВ на виробниче обладнання, зняття повністю імпортного мита на виробниче обладнання і ще низка таких корисних... ну, які мають створити переваги для українських виробників.

Крім того, ми внесли в парламент, і це важлива частина промислового пакету реформ, законопроекти щодо відміни взагалі імпортного мита на виробниче обладнання для всіх галузей української промисловості і розстрочки на 3 роки імпортного ПДВ на виробниче обладнання. І також ми зараз працюємо з урядом для того, щоб вони також підтримали наші ініціативи, ми їх прийняли.

Окрім того, ми зараз буквально наступного сесійного тижня вже вносимо в парламент законопроект "Купуй Українське – Плати Українцям!", який створить переваги для тих виробників, які використовують українську сировину, українську працю, українську енергію. Тобто, по суті, місцевим виробникам з високим рівнем локалізації. Таким чином, ми надамо суттєву перевагу і це буде повністю відповідати вимогам нашої участі в угоді Світової організації торгівлі, в той час підсилить українську промисловість.

Крім того, ми закінчили розробку і на днях в парламент буде внесений законопроект про валютну лібералізацію в інтересах українських виробників-експортерів. Він передбачає відміну обов'язкової продажу валютної виручки експортерів і він передбачає зняття штучних обмежень на експортно-

імпортні розрахунки, якими сьогодні, на жаль, Національний банк системно зловживає, хоча такі механізми мають використовуватись тільки в кризових умовах і в гонитві за макрофінансову так звану стабілізацію Національний банк використовує ці важелі вже зі знаком мінус для української економіки реальному сектору. І, по суті, ми маємо катастрофічне падіння експорту не тільки і не стільки вже через російську агресію і втрати виробництв, скажімо, на сході країни, скільки через абсолютно недолугу монетарну політику Національного банку і, ну, скажемо так, м'яко, безхребетну політику економічного блоку уряду в цьому питанні. Але я впевнений, що завдяки дуже такій потужній позиції не тільки нашої політичної сили і Радикальної партії, а також і всіх однодумців в парламенті, бо в нас вже досить сьогодні є потужне таке промислове лобі і підтримці прем'єр-міністра по низці з тих ініціатив, які я назвав, бо без його підтримки ми б не змогли і прийняти той же Закон про експортно-кредитне агентство, про індустриальні парки. Тобто є розуміння, що треба створювати робочі місця, залучати інвестиції і все-таки міняти політику, міняти економічний курс з тією, що ми маємо сьогодні, на жаль, сировинний дрейф і набирання нових боргів, на все-таки політику реіндустріалізації і компенсації дефіциту торгівельного балансу виходу в профіцит для того, щоб ми за кордон продавали більш ніж купуємо причому, щоб це була високотехнологічна продукція, а не тільки зерно, не оброблений метал чи інші види сировини.

Тому я запрошую вас сьогодні бути максимально відвертими, максимально конкретними у своїх пропозиціях. Регламент у нас наступний: ми зараз перейдемо до виступів я надам слово своїм шановним колегам народним депутатам, виробникам, науковцям програма у вас є, працюємо ми до 18.45. І я прошу дуже чітко дотримуватись Регламенту п'ятихвилинні виступи для того, щоб ми встигли обговорити всі ті питання, які перед нами стоять на порядку денному. І ми будемо, те, що ми сьогодні обговоримо, безумовно, втілювати вжиття через законодавчі ініціативи у Верховній Раді.

Тому, шановні колеги, я передаю слово Олександрю Ігоровичу Урбанському голові підкомітету з питань морського, річкового транспорту транспортного комітету. Будь ласка.

УРБАНСЬКИЙ О.І. Доброго дня, шановні колеги! Доброго дня, пане головуючий! А сьогодні на транспортному комітеті ми розглянули три законопроекти, які стосуються розвитку суднобудування і стимулювання цього сегменту нашої економіки. Це законопроекти 6732, 6733 і 6734. Ми одногосно на транспортному комітеті, який очолює мій колега по фракції БПП пан Ярослав Дубневич, він сейчас закінчив проводити комітет, мабуть, він теж встигне тут до нас приєднатися. Ми розглянули ці законопроекти комітет, на жаль, не був по цих законопроектах головним, головним Комітет буде податкової та митної політики. Але ми як транспортний комітет, як вже я зауважив, одностайно підтримали ідею підтримки суднобудівної галузі доправили наші, так скажемо, зауваження і пропозиції до наших колег по комітеті пані Южаніної. І я більше, ніж впевнений, що ці законопроекти будуть підтримані, але, як ми сьогодні з паном Вадатурським вже спілкувалися та дискутували, там треба зробити декілька певних змін щодо... стосовно цих податків, які будуть відмінені або по яким будуть надані пільги суднобудівним підприємствам.

На мою особисту думку, я вважаю, що в нашій державі ми не повинні відокремлювати суднобудування від судноремонту. Тому я би звернувся до вас до всіх підтримати ідею і до авторів цього законопроекти, все ж долучити до цієї стратегії стимулювання розвитку ще й судноремонтну галузь. Ми знаємо, що ми має на Україні достаточо велике... достаточо велику кількість судноремонтних заводів і суднобудівних заводів. І судноремонт, і суднобудування, вони на даний момент переживають не дуже свою таку... не дуже свої кращі часи. Тому я вважаю, що ми повинні робити наголос не тільки на чомусь одному, але й на цих двох галузях.

Я, більше чим впевнений, що сьогодні представники і бізнесу і науковці будуть апелювати дуже різними цифрами, скільки нам не вистачає флоту для того, щоб ми могли, ну, достатньо перевозити вантажів по Дніпру. Але ми всі знаємо, що з часів Радянського Союзу нічого в річковому флоті не змінювалося, не будувалося майже ніяких нових і барж, і суден, тільки ми знаємо всі, певно, одну компанію, яка зробила великий внесок в розвиток і в будівництво річкових барж, в першу чергу. Але ми повинні дати стимул не тільки комусь одному, а ми повинні дати стимул цей взагалі всій нашій галузі. Багато кількість людей, особливо в южних регіонах нашої країни, вони залучені до і судноремонту, і суднобудування. Ці всі підприємства, вони включають в себе там кілька тисяч наших громадян як співробітників. Тому ми повинні думати не тільки для того, що ми можемо зробити для бізнесу, але і ще ми можемо зробити для наших громадян. Тому що, коли є робочі місця, ми маємо розвиток не тільки якоїсь однієї галузі, а ще й в різноманітних галузях, які супроводжують цю діяльність.

Тому я дуже вдячний всім, хто приймає участь у цьому круглому столі. Я дуже вдячний за те, що є така очень активна позиція і моїх колег, і представників наукових кіл, і бізнесу. Тому що ми всі розуміємо одну ціль, і завдяки допомозі друг другу я переконаний, що ми її досягнемо в найближчі роки. Ми знаємо, що цей експеримент, як зауважив пан Галасюк, це продовження експерименту. У нас уже були там і в 90-х роках, і в началі 2000-х років такі всякі спроби для стимулювання цього напрямку, але, на жаль, вони нічим таким дуже помітним для галузі не закінчилися. Тому сейчас я вважаю, що ми повинні, не час для балачок, да, а ми повинні прийняти конкретні дії, конкретні шаги, конкретні законопроекти для того, щоб ми все це змогли рухати з місця.

Фракція "Блоку Петра Порошенка" однозначно, коли ці законопроекти будуть доопрацьовані і вийдуть у сесійну залу, буде їх підтримувати. І я вважаю, що це буде не тільки, знаєте, так, флаг однієї партії, а это буде флаг

всієї Верховної Ради, тому що законопроекти, які направлені на розвиток нашої економіки, вони повинні бути підтримані більшістю в залі. І це не дуже коректно буде говорити це одна партія чи одна фракція, чи, там, дві. Я вважаю, що будь-хто може долучити до цієї більшості і будь-хто може зробити правильний вибір під час самого голосування. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, шановний Олександр Ігоровичу. І дуже важливий зробили акцент от про цю співпрацю, про цю синергію. Дійсно у нас тут сьогодні представлені і 3 комітету Верховної Ради: промислової політики і підприємництва, транспортний, аграрний комітет і це дуже важливо. Безумовно, питання розвитку промисловості економіки, вони мають бути десь над політикою. Я дуже вдячний всім колегам з різних фракцій і груп, які є співавторами тих законопроектів, які ми сьогодні обговорюємо.

І, безумовно, для нашого суднобудування є два магістральних шляхи розвитку.

Один – це експортний ринок, зовнішні ринки, да, там не дуже просто, там дуже висока конкуренція і ми розуміємо, що понад 80 відсотків, 3 країни в суднобудуванні займають як виробники це Китай, Японія і Південна Корея, да. Тому ніхто нас в світі не чекає з розпростертими обіймами. Але в нас є суттєвий внутрішній попит і в нас потреба в тому числі аграрного сектору. І тому треба користатись тими можливостями, які в нас просто буквально є під ногами. Тим більше, що це є демонополізація, скажімо, транспортних артерій і зниження навантаження на автомобільні шляхи і можливості здорової конкуренції для укразалізниць. Тому, думаю, що це важливий аспект.

І я хочу передати слово Андрію Олексійовичу Вадатурському, який в цьому дуже добре розбирається. Прошу.

ВАДАТУРСЬКИЙ А.О. Доброго дня, шановні колеги! В першу чергу, я б хотів би подякувати Віктору Валерійовичу за його дійсно таку

проукраїнську позицію, він є такий сильний лобіст національного виробника, за що я щиро дякую. Також я б хотів би подякувати Олександрові Ігоровичу і сьогодні транспортному комітету, який сьогодні майже одногосно прийняли рішення підтримати. Тобто розуміння є, що нам потрібен флот. Тепер питання стоїть, ну, як сказав Віктор Валерійович, у нас є два шляхи: у нас є зовнішній попит і є внутрішній попит. Ну, от, сьогодні ми зібрались для того, щоб представити наші напрацювання. Якщо є якісь побажання, ми хотіли б послухати і запропонувати рішення.

А зараз я хотів би почати з наступного. Ви всі працюєте вже давно в галузі. Я думаю, що це не перший раз, коли держава пропонує допомогу з податками, з пільгами. Але питання в чому. В тому, що ми сьогодні втратили, майже втратили суднобудівельну галузь. Ми втратили сьогодні судноплавство.

Ми сьогодні запропонували інше рішення. Ми розуміємо, що нам потрібно відновити, в першу чергу, попит. А потім вже будемо допомагати вам будувати. Тому що, як вам не допомагай, як не допомагай суднобудівникам, але, якщо ніхто не буде замовляти, якщо ніхто не буде просити вас будувати кораблі, судна, то нічого не вийде.

І тому ми сьогодні вийшли з концепцією, як сказав Віктор Валерійович, ми не можемо конкурувати, поки що, я сподіваюсь, з зовнішнім ринком. Але ми пропонуємо зробити потужний попит на внутрішньому ринку. І що ми для цього робимо. Я пропоную просто слідкувати за слайдами, да, ми зробили маленьку презентацію.

Я хотів би почати з історії. Так, я погоджуюсь, цифр сьогодні дуже багато. Але той, хто не розуміє історію, тут просто вражаючі цифри. Я постійно повторюю, нам потрібно вчитись, це перше.

По-друге, це якраз і буде показувати той потенціал, який у нас сьогодні є. Я дуже швидко головні тези. Подивіться, вантажні перевезення. У нас падіння, перше, абсолютне падіння, показники впали в 14 разів, з 91 року до

2016 рік. Тобто ми в 91 році перевозили майже 60 мільйонів тонн річкою Дніпром, зараз – 6-7 мільйонів. Тобто в 10 разів можна зробити більше.

По-друге, якщо ви побачите, у нас ви побачите дискримінацію, тому що в порівнянні, падіння річкових перевезень в порівнянні з залізничними, вони впали в 6 разів. В п'ять з половиною разів впали по відношенню до автомобільних перевезень. Тобто у держави сьогодні як не було, так і немає стратегії щодо розвитку внутрішніх водних шляхів. Це щодо вантажних перевезень.

Навіть гірша ситуація сьогодні є з пасажирами. У нас в 91 році в Україні перевозилось 18 мільйонів пасажирів на рік, сьогодні – майже 400 тисяч. Я вважаю, що це свого роду антирекорд в Україні. Тобто в 24 рази більше падіння сьогодні, ніж залізних галузей, залізничних перевезень, і в 10 разів більше, ніж в автобусах.

Що ми маємо в сухому остатку? Перевезення пасажирів впали на 97 відсотків, вантажів – на 94 відсотки. У нас в 91 році було дві з половиною тисячі суден, з них 150 – на підводних крильях; сьогодні – 115, і 12 – на підводних крильях, з них 4 – сьогодні на ходу.

Зменшення флоту вантажного, я хотів би сказати, 375 суден, які були в 91 році, тобто до цієї цифри нам потрібно працювати ще принаймні там 5-10 років. Сьогодні, в 2014 році – всього-на-всього 46. Ми пропонуємо в стратегії створити, в першу чергу попит на будівництво суден, потім зробити... Для цього нам потрібно зробити річку привабливо і усунути дискримінацію щодо автомобільних доріг. Ну, сьогодні всі знають, якщо ти відвантажуєш товари річкою, то ти сплачуєш акцизний збір на паливо, тобто сьогодні річка фінансує автомобільні дороги, такого в світі ніде немає.

По-третє, нам потрібно побудувати суда на українських заводах. Сьогодні є пропозиція щодо офшорного флоту, але ми виступаємо проти цього. Я впевнений, що, допомігши галузі, галузь може побудувати суда протягом... залучивши інвестиції в суднобудівельну галузь, можна покрити

цей попит протягом 5-10 років і створювати вікна, я вважаю, там п'ятирічні вікна, ну, я думаю, що просто галузь не протримається ще цих 5 років.

Тому я дуже коротко пройдуся по концепції, що ми пропонуємо для того, щоб зробити річку привабливою. Скасувати платежі за проходження шлюзів та мостів. Україна – майже єдина країна, яка сьогодні збирає ці платежі, тобто перекрили шлях і потім збирають кошти. Ми це намагаємося усунути. Звичайно, відсутність річкових зборів, тому що річка повинна і річковий транспорт повинен бути базовим, а потім вже відпрацьовувати стратегію, транспортну стратегію, вже думати і рахувати скільки повинні перевозити залізниця і скільки повинні перевозити... і яка вартість повинна бути перевезень автотранспортом дорогами.

Нам потрібен прозорий механізм отримання дозволів в автоматичному режимі за 48 годин. Тобто ми усуваємо такий бюрократичний бар'єр, який сьогодні заважає просто навіть зареєструвати судно. Ми пропонуємо здійснення реєстрації суден за двома документами, тобто за 24 години. Звичайно, ми відмінємо рентну плату за спеціальне використання води і враховуємо директиви. Також я про... команда співавторів пропонує звільнити річковий транспорт, перевезення, від акцизу. Я далі покажу просто... да, давайте коротко я розумію наступний слайд, просто давайте ми просто побачимо собівартість, ми взяли два напрямки Київ-Переяслав і Київ-Дніпро і порахували пропорції, також і вартість цих перевезень. Тобто ми сьогодні бачимо, що в першу чергу нам потрібно зняти акцизи, які становлять сьогодні 21 відсоток. Без цього ми не зможемо просто... ну наступний крок це вже будуть дотації. Ну ми противники сьогодні дотацій. Чому? Тому що будуть питання з корупції як це контролювати? Тому за такі радикальні кроки.

Далі. Подивіться, будь ласка, вантажні перевезення сьогодні в порівнянні, що саме є. Наприклад, перевести товар з Кременчука на Миколаїв і обратно 255 гривень баржа. У порівнянні з 2475-а, законопроект,

217 гривень, вибачте, там всього 255 гривень це два відсотка становить. Ми пропонуємо зняти акциз це стане мінус 16 гривень, буде становити 217 гривень. Сьогодні для порівняння автотранспорт 634, залізниця 224. Тобто ми приблизимось хоча б до вартості до залізниці і зможемо конкурувати з залізницею. До речі, просто, з одного боку, в державі є програма по фінансуванні чи не фінансуванні податкування річкового транспорту, є також "Укрзалізниця" по встановленню тарифів, і тарифи були встановлені так, що просто річкою не варто було перевозити, нам було цікаво перевозити. І тому у нас просто за 23 роки просто знищили цей флот.

Я хочу просто надати цифри ми презентацію роздамо я думаю, ці цифри можна буде подивитись. Я просто хочу показати, що насправді відбувається в Європі. Ми нічого тут не вигадуємо, ми просто імпортує ноу-хау те, що є в Європі і сподіваємось, що воно буде працювати також і в Україні. Тобто дивіться, які перекося у нас, в Україні і в Європі, і тоді буде зрозуміло, чому у нас немає попиту, чому у вас не замовляють будівництво суден.

Ми також пропонуємо фінансування. Я просто вже втомився чути такі тези від державних органів, міністерства, що грошей немає, тому ми повинні збирати кошти, збирати податки з вас. Кошти є, і ми запропонували 2 джерела для вирішення питання. Це "Адміністрація морських портів України", яка сьогодні не зрозуміло, по яким тарифам збирає ці кошти в портах, але витрачає 2,6 мільярдів гривень, а збирає – 7,6. Тобто за ці кошти можна фінансувати і будівництво, і реконструкцію шлюзів, і каналів, і можна копати і створювати попит, і назбирати там копійки, які заважають сьогодні бізнесу працювати.

Також ми пропонуємо європейський досвід, коли дорога навпаки фінансує річку. Чому? Просто з точки зору екології.

Все, давайте ми тоді... Я просто дуже коротко скажу. Ми звернулись до розрахунків Київської державної академії водного транспорту, є декілька

розрахунків. Перше: в 91 році було 357 суден. Сьогодні вони рахують попит на Дніпрі, якщо будуть встановлені конкурентні умови, – 350 суден, де там 3 тисячі тонн або 210 суден на... по 5 тисяч тонн. До речі, це для наших 8 діючих суднобудівних заводів, це 10-річне повне навантаження. Тобто ви зможете повернути людей з-за кордону, ви зможете працювати.

Також ми пропонуємо декілька законопроектів, 3 принаймні, які повинні зробити пріоритетну галузь суднобудівну на 5 років. Тобто що потрібно? Я розумію, що це дуже капіталомістке виробництво, тому ми залучаємо компенсацію відсотків банківських, робимо пільги на ПДВ, пільги на... по тарифам, імпорнтним тарифам. Я, можу...

ГОЛОВУЮЧИЙ. *(Не чути)*

ВАДАТУРСЬКИЙ А.О. Да? Ну давайте ми тоді залишимо просто про дискусії, тому що в нас якраз...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я думаю, що ці всі законопроекти, ви скажіть їх номери, вони є...

ВАДАТУРСЬКИЙ А.О. Ну, вони є, да.

ГОЛОВУЮЧИЙ. ... да, і ми можемо сьогодні, я думаю, що в процесі дискусії і обговорення це пройти.

ВАДАТУРСЬКИЙ А.О. Головне, що ми пропонуємо, це пільги по кредитам. По-друге, звільнення від оподаткування землі, на якій розташоване судно, списання сум пені, штрафів і фінансових санкцій. Якщо є заборгованість перед Пенсійним фондом, то потрібно реструктуризувати, тобто дати пільги на декілька років, а потім побачити як будуть виплачувати.

Тому що я розумію, що з боргами дуже важко залучати інвестиції і почати працювати. Почали працювати, потім ми зможемо повернути ці борги перед державою. Тут, мабуть, це я готовий потім долучитися до дискусії.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, Андрій Олексійович. Дякую за таку презентацію розлогу і за вашу ініціативу.

І попрошу сказати слово Леоніда Петровича Козаченка нашого шановного колегу з агарного комітету.

КОЗАЧЕНКО Л.П. Дякую, Віктор Валерійович за надану можливість сказати кілька слів.

Я буду коротко говорити, тому що уже сказано достатньо, але скажу те, чого ще не сказали. Чому нам важливо сьогодні підтримати ці законопроекти і підтримати саму ідею розвитку суднобудування і судноплавства по річках і не тільки по річках? Мабуть, більшість присутніх читали звіт Світового банку, де вони аналізують логістику і там приводять приклади по Україні, це було 2 тижні тому, це доступна інформація, можете зараз на... прогуглити і побачити. Українські аграрії, їхній висновок, втрачають від того, що наша логістика не відповідає середньому показнику по Європейському Союзу – більше 30 мільярдів гривень. Якщо порівняти з тим, що держава виділила шалену суму, зараз ми піаримося на цьому, більше 7 мільярдів на дотації в сільському господарстві, то держава відбирає за рахунок того, що ми створили умови для розвитку логістики, понад 30 мільярдів гривень. Це висновок Світового банку.

Ще дуже цікавий такий приклад. Ми знаємо, що заплановано на наступний рік. Ми, кожен з депутатів, які тут присутні, проект бюджету, який передбачає 3 відсотки зростання ВВП. Так от, якби наша суднобудівельна галузь, от, задумайтесь, запрацювала на ту потужність, яку вона мала в середині восьмидесятих років, то тільки одна б ця галузь

економіки дала б зростання більше ніж 3 відсотки ВВП України. Це теж треба мати на увазі.

Ще одне. Звичайно, логістика – це конкурентоспроможність України. Суднобудування, от, мені прийшлося, не знаю, хто з вас був, а я був на найбільших суднобудівельних верфях, як українською мовою буде верфь?

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

КОЗАЧЕНКО Л.П. Так і буде. В Південній Кореї, ну, я чогось такого надзвичайного не побачив проти того, що у нас. Але, все-таки, так, як працює та галузь, це свідчення того, що якщо буде конкурентоспроможним, то на світовому ринку є величезний попит.

І лише один приклад, щоб багато не говорити. От, буксири, які робить "НІБУЛОН" сьогодні, річкові буксири, таких в Європі нема, які піднімають капітанську рубку на 6 метрів ввєрх. І це дає можливість після того, як пройшов міст, йти і бачити попереду три баржі, які буксируєш. Таких немає. Нібито проста річ, елементарна, але тільки українські конструктори могли спроектувати і це зробити. І таких речей є дуже багато.

І останнє. Я не знаю, хтось, немає тут моїх колег, які були зі мною в грудні в Китаї. Під час перебування з візитом офіційним парламентської делегації, нам там запропонували багато речей. І в тому числі навіть сконтактувати з космонавтами, які на космічному кораблі були китайські. Чому. Тому що наші вчені допомогли китайцям підняти космічні кораблі.

А я, жартуючи, кажу: "Добре, ми зараз поговоримо з космонавтами. Тому що вчені наші сидять в центрі управління і керування польотом. А чи можете ви сконтактувати з авіаносцем, які ви збудували три по нашім технологіях?" Вони кажуть: "Бачите, якби ви попередили. Якщо ви залишитесь на два дні, ми зробимо вам прямий зв'язок відео із авіаносцями, які будують". А це є представники нашої суднобудівельної галузі, це є наші

напрацювання. Тому усе це для нас є дуже важливим, нам треба розвивати цю галузь. Треба створити на певний період пільги, і це не такі великі пільги. Ці пільги потім нам окупляться сторицею, як кажуть. І треба рухати такі проекти вперед. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, шановний Леонід Петрович. От ви навели приклад Південної Кореї, і дуже показовий приклад, да. П'ята частина глобального ринку, вартість кредитів – 1,25 річних, да. Тобто випадковостей не буває: якщо є державна політика відповідна, да, то є умови для... і поле гри для бізнесу, і для того, щоб вигравати конкуренцію у світі; якщо такої політики нема, то відповідно, на жаль...

Тому, шановні колеги, переходимо далі. Міністра економіки немає. Чи є хтось із заступників міністра економіки? І заступників міністра економіки немає так само, як у нас немає кредитів по 1,25, да. І на жаль, це дуже-дуже симптоматично, бо... Добре.

Чи ж в нас заступник Міністра інфраструктури Юрій Федорович Лавренюк? Прошу.

БАСЮК О.Г. Лавренюка Юрія Федоровича немає. Є представник Міністерства інфраструктури Басюк Олександр Григорович, керівник Департаменту реформування морського та річкового транспорту.

Що б хотілося відмітити, в Україні залишилося 10 великих суднобудівних заводів, 9 підприємств нового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, кілька десятків середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів. Основна кількість державних підприємств суднобудівної та судноремонтної галузі знаходиться у сфері управління Міністерства економічного розвитку та торгівлі України. У сфері управління Мінінфраструктури знаходяться лише 2 підприємства: один у складі "Одеського морського торговельного порту" Одеський

судноремонтний завод та "Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод".

Комітет Верховної Ради з питань транспорту спрямував до Мінінфраструктури законопроекти 6732, 6733, 6734. Мінінфраструктури своїми листами виразило підтримку вказаних законопроектів та вважає, що вони посприяють розвитку всієї економіки держави. Тобто повністю їх підтримує.

Хотілось також зазначити, що державне підприємство "Адміністрація морських портів України" протягом 2017-2021 років планує придбати 20 плавзасобів на суму майже 5 мільярдів гривень. Купівля того чи іншого судна буде проводитись у рамках відкритих торгів з оголошенням на двох мовах української та англійської. Важливість прийняти в них участь буде у широкого кола компаній без обмеження по формі власності або походженню, враховуючи незадовільний стан розвитку суднобудівної галузі України, існує реальна загроза неконкурентоспроможності національних суднобудівних підприємств порівняно з наземними.

Крім того, з прийняттям Закону України "Про внутрішні водні шляхи" виникає нагальна потреба в закупівлі річкових плавзасобів. Ми розуміємо, що це підштовхне. Вот, таким чином, Мінінфраструктури підтримує законопроекти, повністю згодні з думкою більшості тут присутніх. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Шановні колеги, давайте ми послухаємо виробників, промисловців. Я з задоволенням надаю слово Василю Вікторовичу Федіну генеральному директору "Смарт Мерітайм Груп". Будь ласка.

ФЕДІН В.В. Шановний голово! Уважаемые коллеги! Мы как раз представляем производителей это Херсонский и Черноморский судостроительный завод. До 2013 года мы построили за 10 лет более 40 судов

полнокомплектных. К сожалению, после 2014 года объемы у нас упали, если так были 100 миллионов в год долларов, то сейчас где-то 15 миллионов долларов в год. Тем не менее, продолжаем строить. Спасибо, господин Вадатурский очень действительно содержательный доклад, буквально два слова в дополнение того, что сказал наш коллега.

Мы очень часто в быту возмущаемся качеством дорог, мы возмущаемся тем, что на Украине сегодня нет скоростных поездов, а это все один и тот же порядок, потому что у нас речка сегодня не загружена. Если посмотреть сегодня на европейские реки, к примеру, в Голландии там Маас, там, в поле зрения постоянно 5-10 судов. Днепр сегодня пустой, необходимы изменения. Но я хотел бы в первую очередь заострить внимание на вопросе экспорта, потому что это безусловно важно. Украина, к сожалению, за последнее время потеряла довольно существенный кусок экспорта. Для того, чтобы понять, что необходимо делать, надо понять причины, почему сегодня Украина потеряла экспорт в частности судостроения. Два основных вопроса: с одной стороны, это боязнь зарубежных заказчиков заказывать суда Украине и вторая проблема, она не менее важна, к сожалению, сегодня такой парадокс при самой низкой заработной плате в Европе себестоимость производства в украинском судостроении получается выше чем в Европе, ну и поверьте, на порядок выше, чем в Азии. Остановлюсь на этих двух вопросах более подробно.

Ну, то, что касается боязни размещать заказы, я больше апеллирую сейчас к нашим посадовцам. Понимаете, у нас есть Министерство иностранных дел, у нас есть Министерство зовнішньої торгівлі. Где эти люди? Почему сегодня я приезжаю на переговоры в Голландию, голландцы, норвежцы не понимают, что сегодня происходит в Украине. У них одно виденье сегодня: у вас коррупция и война. Не все так у нас плохо, необходимо, чтобы службы работали, доводили информацию европейским бизнесменам.

И остановлюсь более подробно на себестоимости. Парадокс, действительно парадокс, я уже много раз приводил этот пример, повторяюсь еще. В 14-ом году участвовали в тендере на строительство танкера для шведской компании. Предложение нас как украинских представителей было на миллион долларов дороже, чем предложение норвежской верфи. Норвежцы, наши партнеры, у них у самих глаза вылезли на лоб при том, что, представьте, зарплата в Украине и зарплата в Норвегии. В чем причины? Три основных момента. Первый момент – это кредитная политика. 40 миллионов долларов стоит танкер. Я иду в банк, беру кредит, допустим, под 12 процентов годовых, металл и оборудование необходимо купить сразу, я за два года строительства плачу 8 миллионов долларов процентов банку. Норвежская компания, которая выиграла этот тендер, идет в экспортно-кредитное агентство своей страны, получает кредит под три процента годовых и платит 250 тысяч долларов за время строительства. Представляете разницу?!

Второй момент. Ввоз оборудования, парадокс, сегодня для того, чтобы ввести оборудования на суда, которые будут потом экспортироваться за пределы Украины, мы должны заплатить пошлину. НДС теоретически должно нам компенсироваться, но пошлину нам никто не вернет, а это в среднем где-то около 8 процентов, тогда как наши европейские конкуренты естественно пошлину не платят.

Третий момент, к сожалению, судостроение, судоремонт – это такая отрасль, которая требует больших площадей. Одно судно это 140 метров длина, 16 ширина, сегодня у нас на Херсонском заводе стоит 25 судов в ремонте, представляете какие это территории. Так вот я вам скажу, сегодня оплата за землю, аренда земли, местная власть все время пытается ее там повысить, и если они ее все-таки повысят, то мы должны будем за землю заплатить примерно 48 миллионов гривен. При объемах производства 300, там 400 миллионов и кроме этого, мы заплатили 74 миллиона налоговых

сборов других, не один бизнес не выдержит 50-процентной налоговой нагрузки, а тем более, такой бизнес как судостроение. Для нас для судостроителей, для судоремонтников вопрос льготы по земле, аренды земли чрезвычайно болезненный вопрос.

И последнее, что хочу сказать, вот наши коллеги Мининфраструктуры объявляют несколько тендеров. Я вам скажу, эти тендеры для украинских судостроителей изначально провальны. Вот сейчас есть тендер на строительство АМТУ условия: оплата после строительства заказа, то есть украинская верфь сегодня должна взять кредит 20 миллионов долларов. Кто сегодня в Украине вообще даст кредит в банке 20 миллионов долларов? Лимиты сегодня 3 миллиона, 5 миллионов. Мы изначально отдаем заказы в руки иностранцев. Я напому, Маргарет Тэтчер, когда-то сказала: "Нет никаких бюджетных денег, есть деньги налогоплательщиков". Получается, мы сегодня деньгами украинских налогоплательщиков будем поддерживать экономику Голландии. Вот те условия, которые сегодня прописало министерство. Хотя в прошлом году, как Премьер, мы победили в тендере на строительство нефтемусоросборщика, условия были – поэтапные платежи. Если были бы поэтапные платежи, наше предложение минимум на 2-4 миллиона долларов было бы дешевле чем голландцы. Спасибо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, шановний Василь Вікторович. І дуже добре, що ви даєте такі конкретні пропозиції і рекомендації, ми обов'язково от і цю норму щодо необхідності передбачення в тендерних умовах переплати для такої продукції високотехнологічної з довгим циклом. Ми передбачуємо їх в змінах до законодавства про державні закупівлі в цьому законопроекті "Купуй українське – плати українцям!". Це дуже важлива норма. Ми це обов'язково зробимо.

І я хочу інших виробників теж закликати давати ж такі дуже конкретні точкові пропозиції, які ми можемо імплементувати в законодавстві. Бо ми

дійсно доволі довго працювали і над законопроектом про експертно-кредитне агентство. Це зайняло 2 роки, да. І тільки отака дуже фахова, консолідована позиція, вона дозволила на це вийти. І, я сподіваюсь, що вже наступного року дійсно ми матимемо той механізм, який дозволить конкурувати і вигравати.

І також, безумовно, ми будемо враховувати вашу рекомендацію щодо звільнення від митних зборів ввезення виробничих компонентів, які використовуються в галузі. І я закликаю вас надати той перелік кодів УКТЗЕД, які в галузі працюють. Я думаю, що ми так само попрацюємо з іншими високотехнологічними галузями, де є такі атавізми. Бо дійсно ситуація абсолютно парадоксальна, з одного боку. Кажуть, що в нас є країни-донори, да. А, якщо ми дуже уважно подивимося, то ми побачимо, що країна-донор – це Україна, да. Бо ми є донором, з одного боку, сировини, починаючи від колись лісу-кругляка, металу і так далі. З іншого боку, ми є донором талановитих кадрів інженерних, да, бо якщо в Польщу тільки за останні 1,5 року виїхало понад мільйон українців офіційно, да, я вже не кажу скільки неофіційно отримали там відповідні папери, тобто ми – і донор талантів і робочої сили.

І ще, те, що ви кажете, ми є донор фінансів. Бо коли ми купуємо закордонні товари, так як от сьогодні, наприклад, Київ купує польські трамваї "Pesa" замість львівського "Електрону" чи одеського "Татра-Юг", чи інших підприємств, які здатні виробляти не гірші, точно не гірші трамваї, да, ну, це є просто державна зрада – на два мільярди гривень віддати замовлення закордонному постачальнику і ще в дуже сумнівних умовах, де взагалі є такі підозри, що там і корупційні є діяння. Тому ми дуже щільно це питання зараз взяли на парламентський контроль і будемо міняти законодавство, щоб такого не повторювалось.

І я хочу надати слово Володимирі Георгійовичу Клименку заступнику генерального директора компанії "Нібулон". Будь ласка.

КЛИМЕНКО В.Г. Ну, спасибо.

Тут многое уже сказали, я немного дополню. Когда-то в Николаеве работало 70 тысяч рабочих, инженеров, они строили корабли. А проживало в Николаеве 400 тысяч, представьте себе, каждая семья фактически жила судостроением. А сегодня мы имеем ситуацию, при которой только один завод "Нибулон" работает, остальные заводы, ну, скажем так, по сравнению с теми мощностями, которые у них есть, ну, подрабатывают в этих тяжелых условиях, так скажем.

И вот удивительно, что в этих условиях вообще еще судостроение работает, да и вся наша промышленность. Совершенно непонятно почему государство вот такое отношение как бы выстроило за десятилетие к промышленности.

И вот еще более удивительно, что в этих условиях мы построили уже 60 кораблей, в 2012 году запустили завод, модернизировали. Ну, это разные, разные суда для разного назначения, они предназначены для разных рек – что для Южного Буга, что-то для Днепра, это в этих условиях, о которых мы говорим, все-таки компания работает. Я должен вам сказать, что мы уже перевезли по рекам Украины порядка 6 миллионов тонн зерна. Вы знаете, что есть ограничение 24 тонны на автомобильный транспорт. Фактически компания стала 250 тысяч ходок автомобильных на 300 километров с дорог Украины. Ну, по высказываниям самого Омеляна, 1 миллион тонн перевезенных грузов по реке – это 1 миллиард экономии государственного бюджета. То есть энергетический эффект работы компания "Нибулон", это 6 миллиардов, которые получил государственный бюджет в виде того, что не нужно ремонтировать эти самые дороги.

Но для того, чтобы это все состоялось, как правильно говорили раньше, мы должны спрос этот формировать. Мы могли бы перевозить по реке, если бы не построили 10 речных элеваторов? Ведь для того, чтобы возить по реке, нужно иметь точки загрузки, хранения, разгрузки и прочее, и прочее.

Компания построила 10 элеваторов, чтобы заниматься этой проблемной и судостроением. А каждый элеватор стоит 500 миллионов гривен, их – 10.

К чему я это говорю? Я это говорю к тому, что для того, чтобы заниматься судостроением, мы в первую очередь подумали и подняли все-таки реку Днепр. Мы должны сделать так, чтобы река Днепр была вообще без налогов. Даже если мы тщательно просчитая себестоимость перевозки по железной дороге и по реке Днепр, даже если мы выйдем в условиях повышения тарифа, который сегодня на железной дороге, даже если мы выйдем на паритет по себестоимости, давайте не забывать, что по реке возить в 3-4 раза дольше по времени. И любой грузоотправитель выбирает, значит: "Мне быстрее перевезти "Укрзалізницею" за сутки-двое-трое, или мне по сем суток везти по Днепру". Это тоже большая проблема.

Поэтому река Днепр должна быть открыта в экономическом плане. Закон 2475а, который сегодня опять... неделю назад выступало министерство, министр, они не видят другого варианта. 2475а, он совершенно не годится, там вводится речной сбор. Я уже говорил, что нужно убрать абсолютно все налоги, и более того, если мы не решим вопрос с акцизом на топливо... понимаете, у нас почему мы так говорим? У нас 6 миллионов тонн перевезенных грузов. У нас вся арифметика в бухгалтерии, мы четко понимаем каждую цифру. И вот, если мы посмотрим себестоимость, да, единственная статья себестоимости, это акциз на топливо. Она принципиально поменяет отношение к реке Днепр. Все остальное, это копейки.

Поэтому внедрение еще какого-то речного сбора и открытие, еще одна такая хорошая новела, открытие флота. Потому, что у нас флота нет, давайте откроем, любая страна пусть сюда под любым флагом заходит. У меня вопрос. У нас, когда начались военные действия в Донецке и Луганске, вы помните, как мы все удивились, когда вдруг неожиданно белые машины с так называемой гуманитарной помощью хлынули на территорию Украины? Мы

знали, что в этих машинах везлось или не знали? Мы до сих пор не знаем, что завозится и что вывозится.

Так давайте мы еще так и по судам сделаем. Давайте полностью уберем, не будет никаких разрешений. Давайте любые суда любых стран, будут суда ходить к нам сюда, в Украину. Нас абсолютно ничего не будет интересовать, что они тут будут делать.

А у нас, между прочим, 7 шлюзов в Украине. Если вы посмотрите, что такое шлюз, это наивысшая степень опасности, красным объекты эти в базе данных Кабмина, есть база данных опасных объектов, они красным обозначены. Давайте мы сделаем так, чтобы из России зашли 7 судов, зашли в 7 шлюзов и случайно взорвались. Вы понимаете, что это была бы экологическая катастрофа вообще на всей территории Украины?!

Поэтому, когда мы популистски говорим, у нас рыночная экономика, давай, кто хочет, сюда заходи и пятое-десятое, значит, надо думать головой перед тем, как что-то сделать. Поэтому мы категорически против, чтобы любые суда под любым флагом заходили сюда, это раз.

Теперь. Так европейские эксперты что нам говорят? Они говорят, в Европейском Союзе, если ты занимаешься каботажом, то ты можешь в Европейском Союзе работать. Но для этого у тебя должен быть флаг страны Европейского Союза. И мало того, еще ряд стран не пустят к себе, если нет двухстороннего соглашения.

Поэтому я считаю, что если мы хотим здесь видеть какие-то суда Европейского Союза, то: первое – мы должны подписывать двухсторонние договора с этими странами; второе – наши суда с украинским флагом должны получить возможность зеркального... зеркальную возможность работать в этих странах Европейского Союза. Вот, тогда, я понимаю, что есть и позиция у нашего государства есть позиция.

Поэтому закон 2475а, не хочу вспоминать группу авторов, да, которые это разрешают, мы не поддерживаем, поддерживать не будем ни сборы

различного рода дополнительные поддерживать не будем. Мы выступаем за те законы, которые сегодня поддержанные на Комитете Верховного Совета транспортного. Большое спасибо нашим депутатам, которые разобрались. Мы поддерживаем позицию Комитета промышленности, вас, господин Галасюк, потому что такая ваша позиция проукраинская она переворачивает сознание очень многих людей. Спасибо вам.

На рейках Украины должны работать украинские... украинского производства суда. Там должны работать украинские команды, это рабочие места. И вот этот как раз и будет развитие Украины. У нас сегодня заканчивая в очереди, вернее, не в очереди, в "Нибулон" подали заявок... Вы знаете сколько заявок подали специалистов за последние 2 года в компании "Нибулон" для работы на судостроительном заводе? 9 тысяч человек. Это люди, которые работают в разных странах мира, значит, просят к нас на завод. Ну. в этих условиях разве можно нормально развивать судостроение? Поэтому это, вот, наш потенциал. Некоторые говорят, что, значит, вот, люди поехали зарабатывать большие деньги за длинным рублем. У меня вопрос. Давайте зададим вопрос себе от всех, кто здесь сидят, а за одно нашим товарищами, знакомым: "Ребята, а кто хочет поехать за границу, да, бросить свою семью, да, за длинным рублем? Кто хочет туда поехать и работать?". да, мы обязаны создать рабочие места на Украине. И как раз вот эти законы, про которые мы сегодня говорим, они нацелены на это. Спасибо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, Володимире Георгійовичу. Ваші б слова, да, економічному блоку уряду у вуха. Да. Але ми будемо точно працювати і я абсолютно переконаний, що здоровий, такий економічний і прагматизм, і протекціонізм, вони надзвичайно для нас важливі. Тим більше, що ми вже в нашій історії маємо декілька прикладів дуже успішних, да? Один приклад, пам'ятаєте, двадцять років тому ми імпортували соняшникову олію, да, а вивозили насіння соняшника.

А після того, як були введені надзвичайно високі експортні мита на насіння, ми з часом побудували індустрію, в якій Україна стала номер один. Сьогодні Україна – експортер номер один в світі соняшникової олії. Експорт – 4 мільярди доларів США і ми тримаємо 55 відсотків світового ринку, да? Оце і є ефект протекціонізму.

Тобто чи взяти той самий мораторій на експорт лісу-кругляка. Коли ми його запроваджували, нам не вірили, що це нам вдасться. Потім ви знаєте, що навіть і Президент обіцяв його відмінити європейським партнерам. Але, слава Богу, що це вирішує український парламент, да?

Ну, подивитесь сьогодні. Тільки за перше півріччя цього року, коли мораторій працює наповну, да, капітальні інвестиції більш ніж в два рази зросли. А це понад 3 мільярди гривень, 3 мільярди гривень. Скільки створено десятки нових виробництв, в тому числі і європейські інвестори – шведи, норвежці і так далі. Масштаб цих виробництв – 5, 10, 20, 30 мільйонів євро кожен! А це значить, тисячі робочих місць. Це додатковий експорт.

Експорт цих галузей. Меблевої нашої, по різних видам товарів зріс якийсь на 30 відсотків, який на 40 відсотків в доларах США! Яку сьогодні ми галузь зможемо у нас знайти, яка показує такий результат? Тобто це є ефекти протекціонізму здорового, розумного, законного, такого, який відповідає міжнародним нашим зобов'язанням.

Тому точно ми маємо дбати про те, щоб на українській річці були судна з українськими прапорами. Дякую вам. І надаю слово Володимиру Івановичу Ковалю, генеральному директору компанії "Марка". Будь ласка.

КОВАЛЬ В.І. Доброго дня! Я представляю и судноремонтников часть, и производственников, и снабженцев. Поскольку мы занимаемся как раз этими вопросами. Очень приятно, что есть уже понимание того, что, во-первых, обратите внимание на статистику. У нас есть на сегодняшний день

несколько моментов, которыми мы можем оперировать: статистика, действующее законодательство и фактическое состояние экономики.

Так вот, если посмотреть внимательно статистику, то вы увидите, что страна – инвестор номер один в украинскую экономику, это Кипр, это данные официальных, да, ну, понятно, что это нонсенс. Мы говорим о том, что у нас есть только внутренние инвестиции, это реально и это не государственные, абсолютно не государственные инвестиции, инвестиции частные. О чем это говорит? О том, что, если мы все вспомним, что судно – это транспортное средство, нужно понимать, что транспортное средство нужно только грузовладельцам. Ему нужно перевести груз. Вот, и отсюда, с этой точки нужно смотреть на все аспекты, связанные с поддержкой отрасли судостроения. Почему? Потому что, если грузовладельцу будет выгодно перевозить грузы судами, построенными на украинских верфях, под украинским флагом, все остальное сложится. Вот. И почему украинские судовладелец, заходя в украинский порт, должен платить портовый сбор и еще плюс НДС? Вообще нонсенс. Не должны вообще украинские судовладельцы платить портовые сборы, заходя в украинские порты, которые... суда, которые построены в Украине.

Дальше. На счет НДС. НДС природа, сама природа налога – налог на добавленную стоимость. О какой добавленной стоимости мы говорим, когда мы импортируем оборудование, которое устанавливается при судостроении? Вообще ни туда, ни об этом речь. Вообще в этом не должно быть этого налога, потому что добавленной стоимости нет. Если это судно экспортируется, ничего не происходит, его не нужно возмещать. Ну, хорошо, банки на этом заработают. Ладно. Для экономики это ничего не дает абсолютно. Если мы говорим о том, что судно будет использоваться в украинских водах и будет эксплуатироваться в Украине, прекрасно, у нас, к сожалению, не появятся даже за 2-3 года качественное производство комплектующее для судостроения.

К вашему сведению, больше 90 процентов всего оборудования, которое устанавливаются на суда импортного происхождения это Европа, Азия, все, что угодно, только не Украина, потому что это, во-первых, наукоемкие отрасли. И, что очень тоже важно понимать, судостроение как локомотив тянет за собой остальные отрасли и создает колоссальное количество рабочих мест даже, если люди просто заработают зарплату, уже прекрасно для всех. Потому что... Извините запнулся. ...Успешная нация – это нация успешных и богатых людей. Вот, и говорить о чем-то другом, когда люди ищут работу за рубежом, потому что здесь они не могут прокормить свои семьи, ну, по крайней мере, не приходится. Вот.

Что еще очень важно понимать. Что в рамках экспортно-кредитного агентства или же каким-то отдельным способом нужно создать государственный фонд поддержки предпринимательства. Что это за фонд?

Такие фонды есть практически во всех европейских странах. В Европейском Союзе вообще отдельная программа. Этот фонд, во-первых, помогает украинским, ну, украинским, местным предприятиям, в данном случае украинский помогал бы, если бы он был, участвовать в международных выставках. Для того, чтобы свою продукцию продвигать и быть на равных условиях с теми самыми экспонентами, которые там участвуют.

К вашему сведению, выставка SMM, я несколько раз там пробовал зарегистрироваться и провести выставочные мероприятия. Только регистрационный сбор – 10 тысяч евро! Плюс привезти экспозицию, выставиться. Ну, 30-40 тысяч евро – минимум. Эти все деньги платят и остальные участники. Но им государство возвращает потом эти деньги. И они получают эффект, который следовало получить.

То есть, с одной стороны нет протекционизма открытого. Но есть поддержка государственная. Это очень хорошо. Вы там не увидите украинских предприятий, которые были бы там, а тем более павильоны.

Может, один-два предприятия. Может быть там "Морское инженерное бюро" участвовать, часто их там вижу, там еще пара предприятий. Все! Потому что это непосильно.

Второй момент. Стартовый капитал для малого и среднего бизнеса. Этот механизм позволил бы не только начать производство, качественное производство каких-то там товаров, но еще и развивать депрессивные регионы. Потому что, если люди создают рабочее место в Одессе или в Киеве, это одно. А если он создает рабочее место в селе, там, не знаю, как называется, все равно как, то это совсем другое. Потому что он, таким образом, развивает регион.

Это очень большое дело. Потому что мы видим колоссальный перекося в занятости населения. Молодежь не хочет идти работать на станке. Они хотят идти в полицию, они хотят идти в налоговую, они хотят идти в силовые структуры. Они не хотят ничего делать, они дармоедами хотят становиться, вот, в чем вопрос. Это очень большая проблема.

Рабочие специальности должны пропагандироваться и они должны высоко оплачиваться. И сегодня технологии, которые есть в мире, они доступны, Интернет есть у всех. Но применить эти технологии, нужно оборудование. Возвращаемся опять же к пункту предыдущему. Вот такая короткая замечка. Хотелось, чтобы все это воплотилось в жизнь, может доживем.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Дякую вам, Володимире Івановичу.

Я думаю, що давайте ми будемо вас залучати теж до робочих груп, адже ми враховуємо кращий досвід не тільки європейських країн, а, скажімо, тієї ж Японії. В Японії працює практично 30 інститутів розвитку, в тому числі експортно-кредитне агентство, банк розвитку, ті фонди, про які ви кажете, і навіть дуже вузькі сфокусовані фонди підтримки студентів, підтримку розвитку сільського господарства, тобто держава через важелі і

монетарної політики, і фіскальної політики заохочує розвиток певних видів діяльності. Очевидно, що промисловість і інноваційні напрями діяльності – це те, що нам треба заохочувати для того, щоб, дійсно, були робочі місця з високою доданою вартістю. І в цьому різниця. Бо коли країна експортер сировини, то немає чому дивуватися, що ми в 5 разів бідніші за європейців і ми у них позичаємо, а не навпаки. Тому точно це треба докорінно міняти. Дякую вам.

І надаю слово директору "Південної судноремонтної компанії" Сергію Володимировичу Бурковцю. Будь ласка.

БУРКОВЕЦЬ С.В. Спасибо.

Добрый день. Наша компания занимается судоремонтом и мы входим в этот сегмент. Что касательно всех работ, которые связаны с судоремонтом, я бы хотел разделить на 3 пункта. Первый... Вот для нас для судоремонтников важно три основные вещи: это что ремонтировать, это где ремонтировать и это с кем это делать, то есть кадры. В этих трех пунктах есть свои моменты. То есть для того, чтобы нам привлечь заказ и участвовать, скажем, в судоремонте на уровне, конкурировать с большими заводами и верфями, необходимо тоже идти на такие серьезные, скажем, шаги – это безавансовые ремонты. То есть Министерство инфраструктуры, АМПУ, Министерство обороны также, вот на данный момент у нас несколько заказов, которые абсолютно без аванса. И, скажем, для нашей компании, для маленькой компании сравнительно, это тяжело. Потому что мы должны сделать полностью абсолютно все закупки, мы должны купить материал, мы должны обязательно сделать обязательные платежи, заработная плата.

Второй момент, мы должны сотрудничать с предприятием. И вот мой коллега, пользуясь случаем, поблагодарить, Василий Викторович Федин, это Черноморский судостроительный завод, с которым мы сотрудничаем. Тоже

мы должны сделать оплаты. И вот для нас, для нас это немножко сложный вопрос.

И третий, третий момент, это кадры. К сожалению, вот на сегодня мы можем констатировать о том, что мы утратили, утратили много профессий, мы утратили много специалистов. Зная из нашего опыта, на примере нашей компании мы испытываем кадровый голод. Просто ребята, вот некоторые наши дизелисты, это... Судостроение – это наука, а судоремонт – это искусство, есть такая поговорка, вот. И для того, чтобы отремонтировать двигатель, ну, можно смонтировать, да... Судостроение, оно немножко легче в плане: комплектующие, установка их на штатное место, на фундамент и так далее. А что касается судоремонта, это нужно иногда выдумывать технологии, иногда это придумывать самим, иногда это разрабатывать, иногда это чего-то подтачивать, где-то применять какое-то мастерство. Так вот, чтобы взрастить, например, нормального специалиста по ремонту двигателя, главной энергетической установки, это дизелист, мы его называем, – не меньше пяти лет должно пройти. То есть мы, у нас такая практика, с нашими со всеми грузами в Николаеве мы... у нас действующие договора, мы всех приглашаем, всех берем на практику, по возможности отбираем, потому что ребята тоже немножко подучился – сразу в моря, естественно на подфлажных судах за границей при походе в море зарплата немножко, ну, больше. Вот и вот, скажем, вот такой вот покупательский способ доставания кадров он немного приносит плоды, но для того, чтобы, скажем, увеличить практику для студентов нам немножко больше нужно площадей и объемов. Потому что один студент и, который проходит практику, вот было бы не плохо, если б государство помогало тем кампаниям, которые берут студента на практику. Потому что, чтобы я взял шестерых человек мне надо своего первого номера и второго максимум ставить возле них, это проходить инструктажи, это недели две-три ходить сзади, как знаете, квочечка с цыплятами. Вот это, скажем, в этом есть смысл,

за этим будущее, потому что мы считаем, если из десяти практикантов один остается у нас, даже на полтора года – это победа. Спасибо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, Сергію Володимировичу.

Надзвичайно ви гостре питання підняли при чому, воно турбує і інші галузі машинобудування. Да, ми буквально вчора говорили з Павлом Леонідовичем Штутманом "Украгромаш". Да, вони, до речі, сьогодні проводять дуже велику таку "Експовиставку" в Кропивницькому техніки, так та сама проблема абсолютно, кадри – одна з ключових проблем. І це абсолютно, парадокс, що з одного боку ми втрачає висококваліфіковані кадри через те, що вони емігрують і при чому я знаю, непоодинокі випадки, коли інженери, які достатньо гарно по українських мірках отримали зарплату у нас на виробництвах і поїхали працювати, вибачте, водіями в інші країни: хтось у Польщу, хтось в Канаду. Тобто це, дійсно, це катастрофа, це треба міняти. Тому ми абсолютно відкриті для будь-яких пропозицій, які можна зробити умови для вас, для виробничих підприємств для того, щоб вам було вигідно не тільки вам, а й іншим компаніям і брати на практику тих студентів і вчити, і щоб це було економічно виправдано, да. Бо в нас дуже гарна системна співпраця і з Міністерством освіти і науки з пані Гриневич, і з профільним комітетом у Верховній Раді з паном Співаковським, тобто ми сьогодні має можливість ці зміни в законодавстві проводити. Тому якщо ви дуже точно сформулюєте той набір рецептів, які вам можуть допомогти, то ми спільно сядемо і подивимось які з них є політично реалістичними, які з них ми потягнемо там по бюджету і так далі, і так далі. І ми це можемо зробити достатньо швидко в горизонті місяців, да. Тому чим конкретніше будуть ваші рекомендації, тим більше ми зможемо бути вам в цьому корисні. Дякую вам.

І, до речі, щодо другого питання, що ви дуже важливо підняли по безавансових закупівлях, ще раз наголошую, що ми будемо вносити зараз

формулювання це як зміни до Закону про держзакупівлі в нашому законопроекті: купуй українське – плати українцям. Я теж закликаю, щоб ми спільно його опрацювали, бо воно буде стосуватися не якоїсь окремої, скажімо, галузі індустрії. а якраз всіх тих галузей, де дійсно є довгий виробничий цикл, високі капітальні вкладення і де сьогодні держава в абсолютно штучний спосіб не допускає до виграшу в тендері українських виробників. Тому що абсолютно ж зрозуміло, що якщо там в півроку чи рік – виробничий цикл, да, і в нас вартість кредиту, от як казав там Василь Вікторович, да, якщо це все порахувати, то хто виграє? Виграє той, у кого кредит 2 відсотки, да, і в нього... я не кажу вже там про інші умови: там податкові стимули, там 2 відсотки кредит, бюджетні дотації, теж абсолютно правильно звучало з виставкою діяльності. Бо, наприклад, в Туреччина – це взагалі один з важелів, через який вона експорт прокачала, податкові стимули – з одного боку, з іншого боку - компенсація вартості газу, електрики і так далі, плюс, ще підтримка виставкової діяльності.

Тому в них експорт в рази більше, ніж у нас і він не сировинний, а він продуктовий, да. І ми є споживачем, а вони є виробником. Да, тобто тому будемо це міняти. Дуже вдячний за ваші конкретні рекомендації.

Із великим задоволенням передаю слово президенту Асоціації суднобудівників України нашому великому одноступцю Віктору Івановичу Лисицькому. Будь ласка, Віктор Іванович.

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Дякую за надане слово. Ви знаєте, дуже здорово, що так получилось, що я выступаю в другій половині, тому що, відверто кажучи, ті фрази, які я перший раз... от зараз я їх скажу, да, вони фактично підводять підсумок тим конкретним зауваженням, які висловлював і пан Бурковець, і пан Федін, ну, багато із присутніх. А ці фрази починаються з того... Можна, хто там кнопки давит?

У нас фактично немає належної системи, скажімо так, координації відносин влади і морської індустрії в цілому. Ну, ладно, не будемо брати порти, ну, принаймні транспорт і суднобудування мало би бути хоч якась, там, координація зусиллями влади з тими поглядами, і з, що вони дають, які законопроекти виносять і таке інше. От зараз у нас за цей день у нас відбувається друга надзвичайно важлива зустріч, на котрій фактично ми зараз за виконавчу владу чогось, там, збираємось вирішувати. Тому що те, що говорили тут багато колеги перед тим там не получается, потому что глупость, там не получается, потому что жулики и так далее. Все це повинно вирішуватися з тим, що створена повинна надійна система взаємодії бізнесів суднобудування, транспорту, морської індустрії і таке інше з владою. І прикладів таких в бізнесі, елки-палки, да, более чем достаточно. Я більше всього люблю згадувати у зв'язку з цим досвід Сполучених Штатів Америки.

Сполучені Штати Америки, ну, можна дальше вспомнить, что они самые инновационные, самые умные и не потому, что там Цукерберг, а потому что там Гейтс, потому что там Стив Джобс, потому что атомные бомбы оттуда, потому что конвейерная сборка сложной техники с 1920 годов, Генри Форд придумал, оттуда. Ну, ми можемо багато чого говорити. Ну, головне, знаєте, ми все ж таки так, ну ,скажімо, в тій чи іншій мірі економісти.

Пенсія 2008 року. У Сполучені Штати чистий притік іноземних коштів в Сполучені Штати склав більше 5 трильйонів доларів. 5 трильйонів доларів! У них дырка в текущем счете несколько сот миллиардов, но ці 5 трильйонів, що прийшли, повинні самі себе значить... на грошовому ринку баланс, не те, що баланс. Куди ці гроші прийшли? Вони ж прийшли не те, що положили на депозит в банку і проценти падають. Це ж я абсолютно точно говорю, вони ідуть в промисловість, ідуть, там є дослідження, Юго-Восточная Азия там і інші оці країни.

От американці. Так у американців, наприклад, якщо брати морську індустрію, то там з 32-го року існує Maritime administration (морська адміністрація), з 32-го року. Велика депресія. Американець, що зі мною 2 роки работал, у него мама пережила молодой девочкой вот эту депрессию. То, что мы знаем про нее, это вот столько по отношении того, что переживали широкие массы американцев. И когда по статистике смотрим, мама родная, у нас то упало, се упало, там вообще было, в разы все падало. Понимаете. Чего ж они такие умные попридумывали разные системы, включая вот эти форексы, фьючерсы, все от туда появилось. Так от у американців ця система з 32-го року. В цій системі є, от багато всякі грошові справи там пан Федін і про гроші говорили, гроші не так, гроші не сьяк, в цій maritime administration є спеціальна програма, називається, там така довга назва, ну, я вам, до речі, пересилав цього листа "....." (назва англійською) це програма кредитування, вірніше фінансової підтримки вітчизняних американських верфей і вітчизняних власників, судновласників. Там вообще удет, когда вот читаешь, думаешь, я вообще хотел с Борей, с Борисом обговорить Соболевым, поговорим еще. Там такий момент є. Він хоче постройть танкер, под американський флаг, американський порт і так далі, і так далі. Вері велкам. Показывайте, что вы собой представляете, подавайте предложения, проект. Этот проект рассматривают и говорят: слушай, классная идея. Давай. Или там модернизация, давайте. Только ты учти, мы его оцениваем, предположим, в 100 миллиардов долларов. Двенадцать с половиной процентов ты должен положить в банк и связать... Это как бы своеобразный страховой взнос. После того, как ты все это сделал, они подписывают. И ты идешь в любой банк и под их гарантии получаешь кредиты значительно, ну, существенно для американца. Для американца полпроцента меньше кредит, ставка по проценту меньше, ставка, кредитная ставка на полпроцента меньше, это очень много.

Потому что такой инфляции, как у нас, они просто не знают. Я помню, по селу они говорили, да, у нас по селу там привилегии. Там по селу у них кредитование полпроцента ниже, понимаете? Вот у них такая вот система, вот, United States of America.

І я писав, до речі, в листі вашому, якщо станом на цей час, то там три, біля трьох мільярдів доларів (назва англійською) Коротше кажучи, ті гарантії, котрі ще не закрились, вони в роботі. Якщо, десь у мене є підбірка за останні років десять, ну, там десятки мільярдів доларів. Ну, вот, пожалуйста, как американцы работают со своей промышленностью.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дуже правильний приклад. Більше того, я вам скажу. Я був в Агенції розвитку малого бізнесу США. У них кредитний портфель, який вони забезпечують, 140 мільярдів доларів, сума, надана кредитним портфелем... Це для підтримки всього малого бізнесу.

Шановні колеги! Ми маємо рухатись далі. Я прошу, дуже коротко, бо не встигнемо.

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Будь ласка, Павло, тобто дальше. Кто там давит кнопку? Не идет. Да. Ну, я єдине, що хочу сказати. Що все ж таки, що б там не було, 2016 рік – рік не багато, але все ж таки помітних позитивних сигналів.

По-перше, у нас притік відбувся, в асоціації появились новые члены, это очень здорово. Різні бізнеси прийшли, которые не чисто судостроение. Ну, рядом с нами где-то. І не погані кінцеві економічні результати. Хоча вони були, вони з плюсом. Вони невеликі, але вони з плюсом. Будь ласка, наступне.

Значить, перше. Реалізація і прибуток, приросло реалізації на 760 мільйонів гривень. Это, конечно, не большие деньги, но все-таки плюс. Вот, до речі, чистий прибуток виріс в плюс 187 мільйонів, 187 мільйонів. Чего

этот чистый прибуток не отправит на обновление, развитие производства?
Чего, елки-палки?

Дальше, чисельність майже не змінилася. І відрахування бюджету 129 мільйонів. 129 мільйонів! От ви згадували багато, що там не вистачає можливостей там підготувати кадри. Кадри підготувати, на підготовку кадрів, тобто на ПТУ, на все оте, то, що міністр освіти тут штовхає.

І ще один, і я дальше ухожу. От, і я все ж таки, тут радіти і нема особливо чому. І я хотів би певною мірою узагальнити те, що говорили колеги переді мною, тому що так воно співпало. Рівень використання нашого наявного потенціалу дуже низький. І загроза зникнення морського кластеру зберігається.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Віктор Іванович, будемо робити те, щоб це не збереглося.

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Друге, кадри... *(не чути)* вихолощені.

І третє, от, третє, можна, про... *(следующий)*. Світова динаміка перевезень, на превеликий жаль, вона не очень радостная. Темпи росту морських перевезень суттєво уповільнились, понимаете, вот.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Віктор Іванович, дякую. Маємо рухатись далі, бо не встигаємо за регламентом.

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. И поэтому тут надо ориентирюсь, надо все-таки делать вот то, что вы говорили.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Сто відсотків. Я дуже дякую за таку підтримку створення експортно-кредитного агентства...

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. И вот давайте пусть неофициальной морской администрацией пусть будет ваш комитет.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви знаєте, ви дуже правильно...

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Проголосуем...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Віктор Іванович, ви дуже правильно...

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Проголосуємо: громадське об'єднання "Морський комітет".

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви дуже правильно наголосили про взаємодію виконавчої влади з бізнесом, да. І насправді я дивуюся, я неодноразово пропонував Першому віце-прем'єру, міністру економіки Степану Івановичу Кубіву. Кажу: "Степан Іванович, от що заважає збирати робочі наради з окремими галузями промисловості щотижнево?"

ЛИСИЦЬКИЙ В.І. Да.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Один тиждень – з суднобудівельниками, другий тиждень – з енергетичним машинобудуванням, третій тиждень – з вагонобудівельниками і так далі. Так можна за півроку напрацювати серйозну дорожню карту руху для всіх галузей промисловості, да. І для цього не треба створювати якихось там Національної ради реформ, якихось комітетів там загального порятунку, да, підписувати великих паперів, тобто збиратися, говорити. І з тих, хто збирається за столом, як правило, є значна частина тих, хто розбирається, серед них є ті, хто готовий працювати і давати пропозиції, да, тобто і це в такому плані працює. Тому, ну, я думаю, що ми

можемо таку співпрацю поширювати на базі нашого Комітету промполітики і підприємництва, тому давайте конкретні пропозиції.

Прошу до виступу Павло Олександрович Скок, Державний університет інфраструктури і технологій. Прошу.

СКОК П.О. Доброго дня! Я – представник профільного навчального закладу, який готує судноводіїв, судномеханіків, судноелектриків. Коротко хочу донести головний меседж про занепокоєність навчальних закладів у сфері суднобудування.

Держава витрачає бюджетні кошти на навчання фахівці галузі, але не може в повному обсязі забезпечити їх робочими місцями. Тому наша молодь, на жаль, виїжджає за кордон і там працює або ж працює не за фахом. Тобто давайте ну, ми докладемо максимум зусиль, щоб наша молодь залишалася в Україні і працювала тут. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам.

Давайте ми спільно напрацюємо як це зробити з компаніями-виробниками і ми будемо відповідні зміни вносити і до законодавства в сфері освіти, і до законодавства, яке визначає умови діяльності.

Шановні колеги, прошу до виступу Ігоря Юрійовичу Гужву провідного експерта у Центру розвитку ринкової економіки і, до речі, одного з інтелектуальних архітекторів багатьох таких проукраїнських, промислових заходів, в тому числі мораторію по експорту лісу-кругляка. Прошу.

ГУЖВА І.Ю. Дякую, Вікторе Валерійовичу.

Вітаю, шановні учасники нашого заходу! До вашої уваги я хотів представити презентацію, підготовлену нашим Центром розвитку ринкової економіки спільно з Інститутом інформатизації та моделювання економіки. В нас триває сесія пілотних проектів по дослідженню кращих світових практик

та вироблення пропозицій до вдосконалення промисловості, економічного розвитку в Україні.

Отже, перший слайд, буквально хвилинку звернути увагу, це динаміка експорту нашої готової продукції. Ми бачимо, що цього року ми певним чином наближаємося до так званих докризових обсягів нашого експорту відповідно і виробництва. І також хотілося би відзначити (внизу наведено) частка суднобудування в товарному експортні України. Це, на превеликий жаль, всього 0,6 відсотку.

Наступний слайд. За результатами аналізу і статистики, і попередніх виступів, заяв наших асоціацій товаровиробників ми виокремили і певні блоки, як на нашу думку, таких основних системних проблем цієї галузі.

По-перше, у нас зрозуміло, є технологічне оснащення і виробництво, а є збут це такі блоки. Щодо цих блоків до всіх доречні такі питання, як доступ до фінансових ресурсів, такі питання, як менеджмент і кадрове забезпечення і державне регулювання.

Отже, серед пропозицій ми наводимо такі заходи, наступний слайд, можна. По-перше, це має бути стала державна політика. Яка передбачала би, по-перше, гроші в державі є, і історично ми знаємо, робиться державне замовлення це у нас 81 відсоток, це підготовка кадрів. Певна кількість відсотків це інновації, оборона та інші галузі.

Отже, ми вважаємо, що в структурі державного замовлення певним чином мають бути враховані інтереси галузі, про яку ми сьогодні говоримо, а саме це замовлення для стимулювання розвитку, впровадження технологій, впровадження цих напрацювань у виробництво та запуск нових виробництв і сировинних виробництв.

Також другий блок ми виділяємо серед пропозицій, це створення сприятливих передумов для реалізації вже готової продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. І все це, зрозуміло, що воно потребує сталої законодавчої бази та відповідно виконавчої гілки влади, яка

на сьогоднішній день у нас, на превеликий жаль, ніяк не сформується хоча Прем'єр нам казав, що буде і профільні віце-прем'єри, і заступник міністра. На щастя, створили поки що департамент, сподіваємося, що найближчим часом буде й решта реалізована.

Наступний слайд. Щодо законодавчого забезпечення, окремо хотілось би зупинитися на таких питаннях, про які ми сьогодні вже говорили це радує, що наші пропозиції так само в тренді, актуальні, це запровадження податкових преференцій на імпорт промислового обладнання та комплектуючих, пільгові умови для індустріальних парків, можливо також додати і технопарки, і створення спеціальних економічних зон, тому що, наприклад, досвід Туреччини дуже так наглядно демонструє, що саме у вільних економічних зонах виробляють ті ж самі суда, які потім реалізуються по багатьох країнах світу. Знову ж таки підкреслимо важливість наявності виконавчої гілки влади, тому що ми на сьогоднішній день бачимо такий дуже вражаючий розрив між законодавчими ініціативами. Приймаються закони, які мали б підхоплюватися на рівні виконавчої влади та реалізовувати, впроваджуватися, але маємо пробуксовку.

Можна наступний слайд, будь ласка.

Формування системи державної підтримки суднобудівельної галузі. Як ми вже казали, що держава може через інструмент розміщення державного замовлення виступати також і інвестором, і партнером по розвитку необхідної інфраструктури для того, щоб створювались передумови для виробництва, а транспорт – це вже як похідна обслуговуюча галузь або співгалузь. Знову ж таки приклад Турецької Республіки, на сьогоднішній день ми бачимо, що вже створюються не тільки індустріальні парки, а вже індустріальні містечка, які прогнозують мільярдні прибутки. Але хотілось би від себе зазначити, що роль держави. Держава складає приблизно у такому співвідношенні як 1 до 5, на 1 мільярд доларів державних інвестицій ми отримуємо 5 мільярдів прибутку вже у вигляді оперативної діяльності

підприємств. Тому ми вважаємо, що такий підхід має бути застосований в Україні. Якщо ми маємо інфраструктурні проекти, держава, демонструючи політичне рішення, політичну волю, державну політику, вкладаючи інвестиції, таким чином ми притягуємо внутрішнього інвестора, як ми бачимо, що наприклад, держава політика сформована, мораторій прийнято. Віктор Валерійович, іноземний інвестор, хотілось би відзначити, що і внутрішній наш інвестор так само активізується, коли побачить сталі умови, що є сировина, є доступ до цієї сировини і є можливість її переробляти і виходити на зовнішні ринки з готовою продукцією, яка маржинально, ця продукція в рази вище ніж у сировини, ну, це ж знов-таки є робочі місця і все це інше.

Окремо хотілось би відзначити кластеризацію промисловості, тому що суднобудівельна галузь це, ну, потребує багато інших суміжних галузей, підвидів економічної діяльності знов-таки досвід іноземний, нам підказують, що в Україні ми можемо поєднувати і металургію, технологію, і освіту, і науку, і ІТ-сектор. Важливо також збереження профільних навчальних закладів по спеціальності. Тому що по інших галузях ми бачимо, на превеликий жаль, чомусь такі спеціальності в нас скорочуються, можливо, тому що в проекті "Смарт спеціалізація Європейського Союзу" Україна, ну, на превеликий жаль, поки що числиться як агродержава і питання промисловості там не враховується, на що також треба звертати увагу.

І ще буквально кілька слів, Віктор Валерійович, наступний слайд. Це підтримка державна по реалізації готової продукції. Перш за все, хотілось би відзначити, що досі не реалізовано положення закону про створення ЕКА. На щастя, у нас є Угоди про вільну торгівлю з такими як... країнами як і групами країн ЄС, ЕФТА, Канада, є надзвичайно нові можливості принципового виходу на ринки державних закупівель в рамках Світової організації торгівлі, Угода про державні закупівлі. Але тут також є обмеження, наприклад, Канада, ну, мабуть, що наша нова переговорна

команда по ЗВТ не врахувала такі положення, які були раніше по каботажу і ми на сьогоднішній день маємо на це враховувати, що наші судна туди не можуть так заходити, це треба враховувати.

І про державні закупівлі. Ми так вважаємо, що мають бути невідкладно внесені зміни з тим, щоб, окрім цінового параметру, враховувались такі параметри як локалізація, наявність інновацій, участь у кластеризації тощо.

І останній слайд демонструє прогностичний ефект всіх тих заходів з використанням сучасних інструментів економічного нагляду встановили, що реалізація зазначених заходів забезпечить зростання ВВП, номер 5 відсоткових пунктів, збільшення виробництва на 16,1 - відсотковий пункт, експорт – збільшення на 25 відсоткових пунктів, створення робочих місць – 600 одиниць у галузі і понад 1000 в суміжних підгалузях. Дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам, Ігорю Юрійовичу, і за ваше дослідження, і за ваші рекомендації, які надає нам Центр розвитку ринкової економіки, вони дійсно є дуже корисними.

Шановні колеги, у нас останній виступ і я прошу до слова виконавчого директора Асоціації "Укрсоцпром" Сергія Вікторовича Лисенка. Прошу.

ЛИСЕНКО С.В. Дякую, Віктор Валерійович, за надання слова. У нас сьогодні тема: "Розвиток суднобудування в Україні". Ми вважаємо, що перший крок – це затвердження морської доктрини, яка була розроблена ще в січні 2016 року під головуванням академіка Горбуліна, 40 фахівців... Я вважаю, що це дуже непоганий документ, але до сьогоднішнього дня його не можуть затвердити. Це в мене питання, і до міністра інфраструктури ми зверталися, і до Президента, і до Міністерства економіки, але відповіді так і не отримали.

І виникає питання, ну, перше, чому не виконується укази президента, і чи потрібні Україні морська доктрина? А ми зараз розглядаємо розвиток суднобудування, яке ми вважаємо, що розвиток можливий тільки, коли буде розвиватися морська індустрія в Україні, тоді буде розвиватися і суднобудування. І пропозиції от, пропозиції, щоб як можна скоріше прийняти цей документ. І друге, от прийняти закони необхідні, акти, які, до речі, ми сьогодні розглядали. І це буде перший крок до розвитку суднобудування.

Це коротенький мій виступ і така репліка. За останні п'ять років на державному рівні я перший раз почув слово "суднобудування", за що дуже вдячний вам, за те, що підняли цю тему. І я вважаю, що це, мабуть, буде перший крок до розвитку. І якщо ви в Інтернеті подивитесь у нас на сайті sudostroy.com, вже є така заява, що, мабуть, в майбутньому цей день буде як день суднобудівників України.

Дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую вам. Шановний Сергій Вікторович. Я думаю, що нам потрібно, щоб, коли ця доктрина, дасть Бог, буде прийнята, щоб вона була підкріплена конкретними інструментами, механізмами, умовами роботи, да. Бо в нас, на жаль, дуже часто буває так, що приймають якісь такі документи з гучними назвами, а потім вони лягають собі спокійно в шухляду, да, і потім в кращому випадку за них згадують за кілька років. Тому я вірю, що краща стратегія – це така цілеспрямована тактика, да, із залізною хваткою, з об'єднанням однодумців і з такими дуже прагматичними кроками, які дадуть швидкий ефект і ми будемо рухатися вверх в цьому ланцюгу створення доданої вартості, да.

Я хочу подякувати всім учасникам нашого круглого столу, хочу подякувати своїм шановним колегам народним депутатам, які, не зважаючи на те, що сьогодні – комітетський день дуже напружений, дуже щільний,

знайшли можливість взяти участь, виступити, висловити свою позицію, за те, що, об'єднуючи однодумців, ми спільно боремося за розвиток української промисловості.

Дуже вдячний виробникам і асоціаціям, які сьогодні озвучили свої позиції, науковцям. І дуже вдячний, хто за цим столом спільно з нами працює, бо з багатьма ми знайомі особисто, підтримуємо постійний зв'язок і звіряємо годинники і враховуємо ваші рекомендації. Якщо це відбувається не так швидко і комплексно, як хотілось би – вибачайте, але обіцяємо, що ми навчимося в майбутньому це робити ефективніше. Тому працюємо разом і гарного, гарного вечора. До зустрічі.

_____. А якогось підсумкового документу не будемо приймати? А не можна два... дві фрази сказати можна?

ГОЛОВУЮЧИЙ. *(Не чути)*

_____. А вибачаюсь.

_____. Я прошу пробачення. Я прилетів для цього із закордонного відрядження і сьогодні назад вертаюсь туди. Надто важливе питання, яке сьогодні, я думаю, треба хоча би 2 хвилини приділити, я прошу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так, будь ласка, представтесь, будь ласка, але в нас вже...

ЗУБРОВ Л.П. Зубров Леонід Петрович, директор Проектно-дизайнерського бюро, місто Миколаїв, все життя в суднобудуванні.

Ми сьогодні тільки почули, я розумію, часу мало, але хочу щоб вернутися до слів "науковці" і "проектування", все, що сьогодні я чув. Я дуже

прошу при доопрацюванні законопроектів, надто важливі, я їх всі почитав. Там основні обговорення зробити справжніми і я не хочу зараз розказувати хто більше сюди вклав, тому що всі присутні над цим працювали. Але проектно-конструкторські роботи, науково-дослідні роботи обходяться, там є згадування, якщо виробляє для... будівництва в Україні. Насправді світовий досвід повірте, за останні п'ять років я скрізь побував зараз лечу знову для цього... Германія, Німеччина до сих пір зарплата в рази більша чим в моїй проектній організації, а кінцева ціна нижча. Ми неконкурентоспособні проектні організації це незалежно від того мала вона чи велика: ПДВ зразу вбиває.

Я пропоную розглянути питання і звільнити може на якийсь термін, якщо інакше немає, але в проектній організації в них основне – це зарплата, матеріальні ресурси дуже малі. Навіть малі підприємства виробничі це для прикладу тут наводилося пан теж говорив, теж не витягують при переході, значить, сьогодні...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Перепрошую, у мене нарада у Голови Верховної Ради, тому я змушений покинути...

ЗУБРОВ Л.П. І єдиний податок, я прошу вернути єдиний податок.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги...

ЗУБРОВ Л.П. Сьогодні всі розвиваючи країни Китай...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги, якщо ви хочете, щоб ваші рекомендації були почуті і враховані, я просто хочу сказати, по-перше, тут є мої шановні колеги. По-друге, тут є моя помічниця Ганна Сергієнко, ви

можете звернутися, я залишу свої контакти і виможете передати ті листи і пропозиції ми їх опрацюємо і в комітеті, і з нашими однодумцями будемо...

_____. Віктор Валерійович, я перепрошую...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я не можу Голова Верховної Ради чекає
голови комітетів.

_____. Я, голова профспілки суднобудування. Наверно, знаю все про суднобудування, он сидить суднобудівник один, он там Віктор Валерійович, другий, які по 40 пропрацювали. Я знаю про суднобудування все, мабуть, Андрій Олексійович знає мене дуже добре.

ГОЛОВУЮЧИЙ. *(Не чути)*

_____. Не має питань.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

_____. Кажіть ми послухаємо є ще депутати... скажіть два слова тоді чи ви не хочете.

_____. Кому казати.

_____. Є ще три депутати.

_____. *(Не чути)*

_____. Ясно, добре.

_____ . Я вас підтримую, ваші думки.
(Запис закінчено)