

A large red ship hull section is being lifted by a massive gantry crane at a shipyard. The crane's structure is made of grey metal beams and railings, spanning over the hull. The hull is painted a vibrant red and is positioned vertically. The background shows the industrial setting of the shipyard with various structures and equipment. The sky is overcast.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

на період до 2030 року

СКЛАД ТА МІСЦЕРОЗТАШУВАННЯ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ОРГАНІЗАЦІЙ УКРАЇНИ



В Україні налічується близько **20** верфей, **15** проектно-конструкторських організацій та НДІ

ПП Суднобудівна верф «Оріон»*, м. Черкаси

Суднобудівні та судноремонтні верфі Одеського регіону:

1. ВСП Судноремонтна верф «Україна»
2. ПрАТ «Іллічівський судноремонтний завод» (ІСРЗ)
3. ГВСП «Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод» ПрАТ «УДП»
4. ПрАТ «Дунайсудноремонт»
5. ТОВ «Судноремонтне підприємство «Дунайсудносервіс»

Проектно-конструкторські організації, НДІ:

1. ТОВ "Морське Інженерне Бюро" (МІБ)
2. ТОВ КБ «Гранд інжиніринг»
3. ДП «Науково-дослідний інститут «Шторм»

Суднобудівні та судноремонтні верфі Миколаївського регіону:

1. ДП «Миколаївський суднобудівний завод»
2. ТОВ «Суднобудівний завод «Океан»
3. ССЗ у складі ТОВ СП «НІБУЛОН»
4. ТОВ «Смарт Мерітайм Груп»
5. Суднобудівна верф ТОВ «Артіль ЛТД»*
6. ТОВ «Чорноморська яхтенна верф»*

Проектно-конструкторські організації, НДІ:

1. ДП «Дослідно-проектний центр кораблебудування» (ДПЦК)
2. ТОВ «Марин Дизайн Інжиніринг Миколаїв» (МДЕМ)
3. ТОВ «СІ-Джоб Миколаїв»
4. ТОВ ПДБ «ПроЛайн»
5. ТОВ ПКБ «Залів Шіп Дизайн»
6. ТОВ ПКБ «Асаба Дизайн Центр»
7. ПП ПКБ «Торола Дизайн Груп»
8. ПАТ «Чорноморсуднопроект»

Суднобудівні та судноремонтні верфі Київського регіону:

1. ТОВ «Київський суднобудівельно-судноремонтний завод»
2. ПрАТ «ЗАВОД «КУЗНЯ НА РИБАЛЬСЬКОМУ»

Проектно-конструкторські організації, НДІ:

1. ДП «Київський державний науково-дослідний інститут гідропріладів»
2. ДП Інститут Гідромеханіки НАН України
3. ДП Державний проектний інститут «Діпроверф»

ТОВ «Азовський судноремонтний завод», м. Маріуполь

Запорізький суднобудівельно-судноремонтний завод (ЗССРЗ), філія ПАТ СК «Укррічфлот»

Суднобудівні та судноремонтні верфі Херсонського регіону:

1. ТОВ «Смарт Мерітайм Груп»
2. Херсонський суднобудівний-судноремонтний завод, філія ПАТ СК «Укррічфлот»
3. ДП Херсонський Державний Завод «Палада»
4. ТОВ «ШИПЯРД1930»*

*Малі підприємства, які мають власну верф і виробничі площі для будівництва суден довжиною до 30–40 м

ХАРАКТЕРИСТИКА СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ТА СУМІЖНИХ СФЕР (1/3)



Природні умови

- Найбільша серед країн Азово-Чорноморського басейну довжина морського узбережжя (2,8 тис. км)
- Понад 72 тис. кв. км виключної морської економічної зони.
- 1,6 тис. км судноплавних водних шляхів



Інфраструктура

- 13 континентальних морських торговельних портів (до анексії Криму – 18) і 12 портопунктів Чорного та Азовського морів
- Пропускна спроможність портів – 313 млн тон на рік
- Завантаженість потужностей українських портів
- 2018 р. – 43 % (перевалка 135,2 млн. т.) → 2019 р. – 51 % (перевалка 160 млн тон)



Флот

- В країні зареєстровано більше 1 300 плавзасобів внутрішнього та змішаного плавання
- Більшість флоту є застарілим – середній вік більше 30 років
- Морської флот під Державним Прапором України практично відсутній
- Річковий будується виключно компаніями-вантажовласниками для диверсифікації ризиків логістики



Промисловість

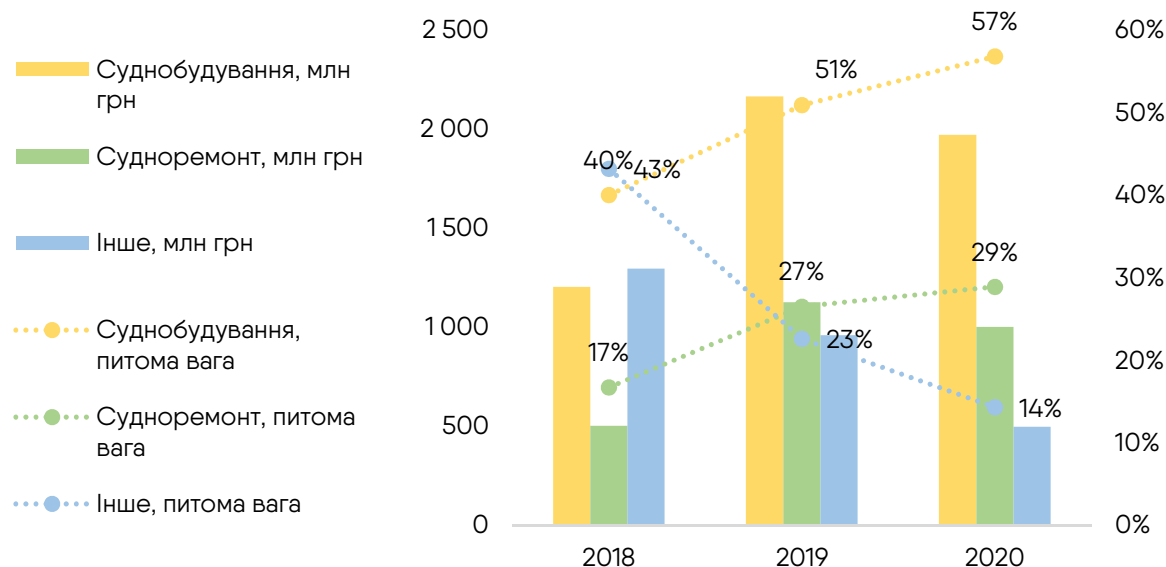
- 20 суднобудівних та судноремонтних верфей
- 15 проектно-конструкторських і наукових організацій
- У 2020 році в Україні було побудовано 4 судна на експорт, і 14 – на внутрішній ринок.
- Відремонтовано 138 суден іноземних замовників і 167 одиниць національного флоту (члени Асоціації «Укрсудпром»)

ХАРАКТЕРИСТИКА СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ТА СУМІЖНИХ СФЕР (2/3)



(результати діяльності суднобудівних підприємств «Укрсудпром»)

Структура виробництва суднобудівних підприємств України в 2018–2020 роках



У 2020 році загальні обсяги реалізованої продукції суднобудівних підприємств становили **3,5 млрд грн**, що на 18% менше аналогічного показника 2019 року, у тому числі суднобудування – **1,9 млрд грн** (91% до 2019 року), судноремонту – **1 млрд грн** (97,8%)

У структурі виробництва постійно збільшується питома вага суднобудування і судноремонту та відбувається суттєве зменшення інших робіт

Результати роботи верфей «Укрсудпром» за 2018–2020 роки

	2018	2019	2020	Разом за 3 роки
Побудовано:	EXPORT 1 12	EXPORT 3 11	EXPORT 4 14	EXPORT 8 37
Відремонтовано:	EXPORT 49 132	EXPORT 122 157	EXPORT 138 176	EXPORT 309 465

ХАРАКТЕРИСТИКА СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ТА СУМІЖНИХ СФЕР. ЗАГАЛЬНІ РЕЗУЛЬТАТИ (3/3)



Аналізуючи підсумки роботи за останні 3 роки можна відзначити що:

1

- З 2018 р. постійно збільшувалося будівництво суден
- У 2020 році збільшилася не лише кількість побудованих суден, але й їх сумарна валова місткість – 17 807 тон проти 16 180 у 2019 році, тоді як у Європі, за даними ЮНКТАД, обсяги будівництва зменшилися у 2020 році на 30%
- Частка України у європейському суднобудуванні зросла з 0,7% до 1, 1%
- У 2020 році було побудовано найбільшу кількість суден після 2013 року та найбільший обсяг реалізації експорту суднобудування
- Виллов риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні скоротився за 2010–2019 рр. у 2,5 рази (або на 132,4 тис. тон)
- Загальний фізичний знос суден рибпромислового флоту досягає більше 70%, середній вік становить понад 30 років

2

- Після семирічного простою, у 2019 році відновив роботу СЗ «Океан», а у 2020 році розпочав будівництво несамохідних суден
- На ССЗ «НІБУЛОН» у 2019 році побудовано 140-метрове самохідне судно-перевантажувач водотоннажністю 8653 тон, що є найбільшим судном класу «річка-море», яке збудоване за останні 25 років
- Судноремонтні підприємства «Дунайсудносервіс» і «Дунайсудноремонт» з 2019 року почали будувати несамохідні судна. Так у 2020 році вони побудували баржу довжиною 128 м, що є найбільшою за роки незалежності

3

- За 2020 рік по проектах Морського Інженерного Бюро було побудовано і здано в експлуатацію 34 нових судна сумарним дедвейтом 195,6 тис. тон (у 2019 році відповідно 24 та 181)
- Головні судна проекту RSD59 та проекту PV300 увійшли до складу кращих суден 2018 року та 2020 року (Significant Ships) Британського Королівського товариства корабельних інженерів

4

- Вперше відбувається зменшення робочих місць у суднобудуванні та судноремонті, які пов'язані не тільки з епідемією COVID, а й зі зменшенням замовлень на 2021 рік

ПОТЕНЦІАЛ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ТА СУМІЖНИХ СФЕР



- У 2020 році в Україні було побудовано 4 судна на експорт, і 14 – на внутрішній ринок.
- Відремонтовано 138 суден іноземних замовників і 167 одиниць національного флоту. Сумарні потужності українських суднобудівних заводів, здатні щорічно виготовляти від 30 до 40 суден*
- Вантажообіг за 2019 рік – 11,79 млн тон АЛЕ – Сумарні потужності українських суднобудівних заводів, здатні щорічно виготовляти від 30 до 40 суден*
- Потенціал вантажних перевезень з 12 областей – 60 млн тон з потенційним збільшенням до 80 млн тон до 2030 року
- Галузь є одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:
 - 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік
 - 5000 галузевих суб'єктів господарювання
 - 100 000 моряків-громадян України
 - 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4–5 робочих місць в суміжних галузях
- Можливості:
 - 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи.
 - 16 річкових портів та терміналів.
 - 60 млн тон пропускнуї здатності на рік.



Україна вільно допускає іноземні судна до внутрішніх (каботажних) перевезень – це негативно впливає на вітчизняне суднобудування, економіку і становить загрозу національній безпеці України

ЗАГРОЗА ТЕРАКТІВ ТА ДИВЕРСІЙ

під час збройної агресії існує ризик диверсії іноземного судна (руйнування шлюзів, розлив пального), що може призвести до техногенної катастрофи

ВТРАТИ НАДХОДЖЕНЬ ДО ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ

несплати основних податків і зборів в Україні (акциз і ПДВ на пальне, ЄСВ, ПДФО, військовий збір) іноземні (офшорні) судна отримують конкурентні переваги

СКОРОЧЕННЯ ЗАМОВЛЕННЯ НА СУДНОБУДІВНУ ПРОДУКЦІЮ ТА РОБОЧИХ МІСЦЬ В УКРАЇНІ

ЗАГРОЗА ЕКОНОМІЧНІ ТА ПРОДОВОЛЬЧІЙ БЕЗПЕЦІ

зокрема:

- збільшення частки стратегічних вантажів України, що перевозяться зарубіжними судноплавними компаніями
- можливу реалізацію іноземними суднами контрабандного пального

ЗАГРОЗА ВНУТРІШНІЙ БЕЗПЕЦІ КРАЇНИ

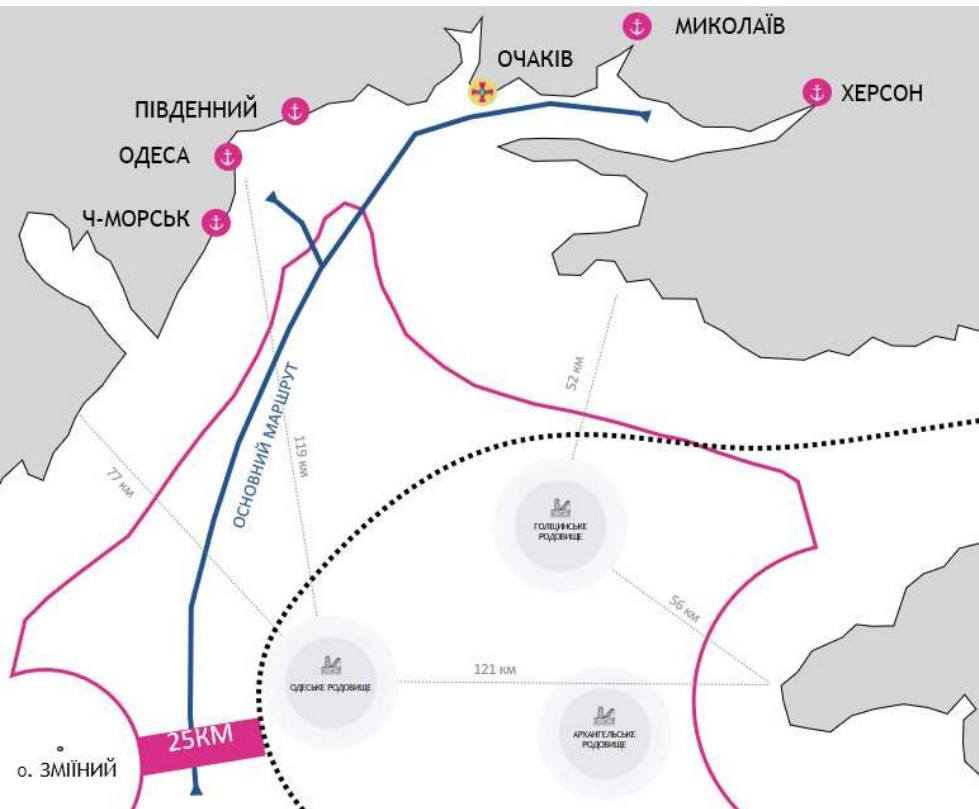
ввезення заборонених законами України товарів без догляду у морських портах (зброя, наркотики)

Жодна економічно-розвинута країна у світі вільно не допускає іноземні судна до каботажних перевезень, чим стимулює розвиток власного суднобудування

ПЕРЕШКОДЖАННЯ СУДНОПЛАВСТВУ НЕМОЖЛИВІСТЬ ВИДОБУТКУ КОРИСНИХ КОПАЛИН



95% вантажних суден заходить в порти України між узбережжям одеської області і окупованою частиною українського шельфу



Негативний вплив РФ на економіку портової індустрії, утримання робочих місць, замовлень не суднобудування і судноремонтні роботи:

- Логістична війна РФ проти України
- Обмеження торгового судноплавства із/до Азовського моря через проведення постійних військових навчань у західній частині Чорного моря
- Зупинка мореплавства з портів Одеси, Миколаєва та Херсону, а також із річки Дніпра
- Утворена РФ «сіра зона» порушень морського права судноплавства:
 - без включення навігації чи розпізнавання
 - без прапору
 - блокування руху з морських портів

Збитки від блокади:

Втрати від тижневої блокади – 40 млн дол на день

Втрати від 3-х річної блокади – 71-118 млн дол на день,
26-43 млн дол на рік

Втрати – 250 тис. робочих місць

ВИСОКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ МОЖЕТ БЫТЬ ДОСЯГНУТИЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ ВЗАЕМОДЕЙСТВИЯ РАЗНЫХ ВИДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ (по сферам)



Державна політика

відсутній центральний орган виконавчої влади, відповідальний за формування та реалізацію державної політики у сфері суднобудівної промисловості, зокрема щодо:

- нормативно-правового регулювання
- державного довгострокового планування (стратегії, державні програми)
- визначення пріоритетних напрямів науково-технічного та інноваційного розвитку
- технічного переозброєння і технологічного розвитку підприємств
- проведення структурних перетворень і корпоративної політики
- заходи нефінансової державної підтримки



Наука та розробки

- з 33 діючих у 1991 році галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро залишилося лише 15
- ослаблення науково-технічного та технологічного потенціалу країни через вкрай низький обсяг досліджень на важливих напрямках науково-технічного розвитку, до яких відноситься розвиток морської техніки



Виробництво

- залежність від імпорту;
- 70% замовлень військових суден будується за кордоном;
- 40% нових суден, які можуть бути побудовані в Україні, було замовлено вітчизняними судновласниками за останні 10 років на зарубіжних верфях



Кадри

- П'ять суднобудівних підприємств (майже 40%) мають середню зарплату в 2020 році від 5 до 7 тис. грн
- Руїнування системи професійно-технічної освіти
- Брак кваліфікованого персоналу на ВВТ, зокрема його старіння та відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістів
- виникнення проблем із зайнятістю населення в містах, основу промисловості яких становить суднобудування і суміжні галузі (де суднобудування створює системо-утворюючий ефект)



Суміжні сфери

- виробничі потужності портів використовуються на 50%
- середній вік портового флоту наближається до 40 років
- потова галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США для оновлення портової індустрії

! Україна не застосовує стимулів та заходів підтримки суднобудівної галузі

Морські країни (Німеччина, Італія, Нідерланди, Фінляндія, США, Північна Корея, Японія, КНР, США, РФ) мають комплексну систему державного підтримки

Реалізовано у світі:

- ✓ Дотації на будівництво суден
- ✓ Допомога на модернізацію підприємств
- ✓ Податкові та митні пільги
- ✓ Допомога в проведенні НДДКР
- ✓ Субсидування
- ✓ Цільові програми фінансування
- ✓ Водний транспорт самий дешевший вид транспорту
- ✓ Пільгове кредитування
- ✓ Внутрішнє судноплавство під нац. прапором на судах побудованих на нац. верфях

Візія: Україна в 2030 р. має розвинуту суднобудівну галузь, яка забезпечує внутрішній попит, постачає продукцію на експорт та спирається на сучасну морську та річкову інфраструктуру

Рішення:

- 1 Визначення центрального органу виконавчої влади, який відповідальний за формування та реалізує державну політики у сфері суднобудівної промисловості
- 2 Формування довгострокового бачення розвитку галузі
- 3 Стимулювання внутрішнього попиту на продукцію суднобудування
- 4 Формування джерел фінансування модернізації та розвитку інновацій
- 5 Розвиток кадрового потенціалу

Інструменти:

- 1 Розробка та затвердження стратегії розвитку суднобудівної галузі
- 2 Розробка та затвердження Державних цільових програм
- 3 Розробка НПА щодо нефінансових стимулів розвитку галузі
- 4 Збільшення замовлень у рамках ДОЗ
- 5 Імплементация Директиви 2003/96/ЄС щодо повної компенсації акцизу для каботажу
- 6 Імплементация Регламентів (ЄС) 3921/91 та 3577/92 щодо допуску до судноплавства
- 7 Локалізація та реалізація міжнародних проєктів в Україні

КЛЮЧОВІ ОРІЄНТИРИ ДЛЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ



- **Військова безпека**
активна зовнішня політика в забезпеченні стратегічної стабільності у Чорноморському регіоні (створення кораблів і суден ВМС для забезпечення необхідного рівня обороноздатності країни)
- **Транспортна безпека**
забезпечення морського і річкового флотів необхідним тоннажем для вантажних і пасажирських перевезень силами національних суднобудівних заводів, побудова сучасної інфраструктури
- **Продовольча безпека**
забезпечення тоннажем рибальського флоту
- **Паливно-енергетична безпека**
постачання унікальних плавзасобів і необхідного технічного флоту для розвідки і видобутку вуглеводневої сировини на морському шельфі
- **Внутрішня безпека держави**
Зупинення контрабанди заборонених законами України предметів та речовин (зброя, вибухівка, боєприпаси, наркотики), незаконно ввезеного (контрабандного) пального
- **Забезпечення мобілізаційної готовності**
та сталого функціонування економіки в надзвичайних ситуаціях
- **Забезпечення внутрішнього попиту на суднобудування**
через імплементацію вказаних Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 відповідно до ЗУ «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» /№ 1629-IV/ та пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96 відповідно до Угоди про Асоціацію
- **Допуск до каботажних перевезень**
суден під Державним Прапором України та виготовлених в Україні, а також за міжнародними угодами за принципом взаємності

2022 – 2025

**Створення умов для внутрішнього попиту на водний транспорт.
Початок відродження ВМС.
Завантаження існуючих потужностей**

Створення внутрішнього попиту на продукцію суднобудування

Законодавче і нормативно-правове забезпечення розвитку суднобудування

Завантаження українських кораблебудівників замовленнями в інтересах вітчизняних замовників по військовим напрямам

Завантаження вітчизняних підприємств замовленнями в інтересах українських замовників цивільного суднобудування

Визначення основних напрямків модернізації і розвитку науково-технічного і виробничого потенціалу і розгортання робіт по їх реалізації

Розробка критичних, в тому числі проривних оборонних технологій (науковий набуток)

Розгортання широкомасштабних робіт з розробки нових технологій в сфері цивільного суднобудування

Розробка конкурентоспроможних перспективних проектів кораблів, суден і іншої техніки

Оптимізація виробничих потужностей, створення інтегрованих структур (в тому числі скорочення зайвих потужностей)

Імплементация пункту f статті 15 Директиви 2003/96 шляхом запровадження повної компенсації акцизного податку на паливе для суден у каботажу та Регламентів 3921/91 і 3577/92 для захисту Державним Прапором України при каботажних перевезеннях

2026 – 2028

Завершення модернізації і технічного переозброєння підприємств. будівництво перспективних кораблів XXI ст.

Створення основних умов для ліквідації залежності України від зарубіжних виробників в області матеріалів, основного обладнання і комплектації кораблів і суден

Комплексна модернізація, реконструкція і технічне переозброєння галузі

Підготовка до освоєння нових видів продукції (перспективні бойові кораблі, великотоннажні судна, газовози)

Розробка, подальший розвиток і освоєння найважливіших технологій для забезпечення створення конкурентоспроможної продукції військового і цивільного призначення

Розширення експорту суднобудівної продукції

2029–2030 та подальші роки

Повне відродження ВМФ, транспортного, промислового флотів

Забезпечення широкомасштабного серійного будівництва та поповнення ВМФ високоефективними кораблями, судами і плавзасобами нового покоління

Розгортання високорентабельного виробництва цивільної продукції по всій номенклатурі продуктового ряду

Впровадження та подальший розвиток національних та міжнародних коопераційних проектів

Формування конкурентоздатного середовища для українського морського судноплавства в порівнянні із морським судноплавством під іноземними прапорами

1. Керівні та розпорядчі акти:

1. Рішення РНБОУ / Указ Президента України "Щодо заходів з розвитку суднобудівної промисловості України"
2. Розпорядження КМУ "Про схвалення Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року"

2. Пакети законодавчих ініціатив:

1. Проект закону «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо реалізації Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України»
 - зміни Митного кодексу України
 - зміни до Закону України "Про проведення економічного експерименту щодо ьдержавної підтримки суднобудівної промисловості "
2. Проект закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо реалізації Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України»
 - зміни до Податкового кодексу України
 - зміни до Кодексу торговельного мореплавства України
 - зміни до Закону України "Про внутрішній водний транспорт"
3. Проект закону «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реалізації Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України»

ПРОЄКТ ЗАКОНУ «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО МИТНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ» ПЕРЕДБАЧАЄ:



1. Передбачає до 1 січня 2030 року тимчасове звільнення від оподаткування ввізним митом товарів в рамках реалізації суднобудівної діяльності по
2. Гарантія дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення не вимагається щодо товарів, які тимчасово ввозяться на митну територію України вітчизняними підприємствами суднобудівної промисловості та дослідно-конструкторськими організаціями, що надають послуги цим підприємствам в рамках реалізації суднобудівної діяльності по затвердженій класифікаційним товариством специфікації, з метою проведення досліджень або випробувань
3. Продовження строку дії експерименту про державну підтримку суднобудівної промисловості та поширення підтримки на підприємства, що надають послуги підприємствам суднобудівної промисловості
4. Реструктуризація заборгованості підприємств суднобудівної промисловості перед державними бюджетами та до державних соціальних фондів

Ефект від реалізації:

- ✓ здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації процентів за кредитами комерційних банків, міжнародних фінансових організацій в розмірі процентної ставки за користування кредитом мінус 3 проценти річних
- ✓ Списання суми пені, штрафних і фінансових санкцій, не сплачених до бюджетів і державних цільових фондів, нарахованих на податкову заборгованість із сплати податків і зборів (обов'язкових платежів)
- ✓ компенсація 70 відсотків банківської ставки за банківськими кредитами, кредитами міжнародних фінансових організацій на суднобудування та (або) перше придбання суден внутрішнього плавання, що побудовані в Україні;
- ✓ компенсація судновласникам лізингових платежів в обсязі 40 відсотків первісної вартості пасажирських суден, що ходять під Державним Прапором України, що побудовані на суднобудівних верфях України

ПРОЕКТ ЗАКОНУ «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ» ПЕРЕДБАЧАЄ:



- 1) Тимчасове звільнення від сплати земельного податку суб'єктів суднобудування
- 2) Тимчасове звільнення від податку на прибуток в рамках реалізації суднобудівної діяльності
- 3) Тимчасове звільнення від податку на додану вартість по операціях з:
 - ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту товарів (крім підакцизних), що використовуються для потреб суднобудівної промисловості, якщо такі товари є звільненими від оподаткування ввізним митом згідно із підпунктом 14 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України
 - постачання на митній території України результатів НДДКР, які виконуються для потреб діяльності у галузі суднобудівної промисловості
- 4) Відшкодування суми акцизного податку, сплаченого за пальне, використане для суден внутрішнього водного транспорту у каботажних перевезеннях на внутрішніх водних шляхах (крім випадків використання суден для особистих цілей)
- 5) Звільнення від портових зборів в українських морських портах виключно суден внутрішнього плавання, які згідно з судовими документами мають максимальну осадку не більше 4 метрів і здійснюють **виключно** каботажні рейси
- 6) Закріплення внутрішнього судноплавства (каботажу) **виключно** під Державним Прапором України і на судах, що побудовані на вітчизняних верфях

ПРОЕКТ ЗАКОНУ «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ». ЕФЕКТ ВІД РЕАЛІЗАЦІЇ:



- ✓ Відновлення конкурентоспроможності судноплавства України на внутрішніх водних шляхах
- ✓ Рівні умови каботажу із міжнародними рейсами щодо можливості бункеруватися паливом без акцизу (імплементация пункту f ст.15 Директиви ЄС 2003/96)
- ✓ Зростання внутрішнього попиту на суднобудування спецпроектів для р. Дніпра та р. Південний Буг (з осадкою не більше 4 метрів)
- ✓ Виконання пункту 1533 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони в частині, затвердженого постановою КМУ від 25.10.2017 № 1106
- ✓ Імплементация Регламентів (ЄС) 3921/91 та 3577/92 (відповідно до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу»), що забезпечить відновлення внутрішнього судноплавства та зростання тоннажу флоту під Державним Прапором України, залучення інвестиційного капіталу в судноплавний та суднобудівний бізнес, а також сприяння поліпшенню в цілому інвестиційного клімату в Україні
- ✓ Виконання п.105 Розпорядження КМУ 1413-р від 04.12.2019 щодо звільнення від портових зборів у морських портах виключно каботажу суден з осадкою не більше 4-х метрів, що ліквідує схему уникнення сплати портових зборів

ПРОЕКТ ЗАКОНУ «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО БЮДЖЕТНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ» ПЕРЕДБАЧАЄ:



Передбачає формування з частини чистого прибутку (доходу), що відраховуються адміністрацією морських портів України та портовими операторами (стивідорними компаніями) державної форми власності та інших джерел незаборонених законодавством Державного фонду розвитку суднобудування, кошти якого направлятимуться на:

- будівництво кораблів для підвищення обороноздатності і безпеки держави;
- компенсацію судновласникам лізингових платежів в обсязі 40 відсотків первісної вартості пасажирських суден під Державним Прапором України, що побудовані на суднобудівних верфях України;
- компенсацію 70 відсотків банківської ставки за банківськими кредитами, кредитами міжнародних фінансових організацій на суднобудування та (або) перше придбання суден, що побудовані в Україні.

Ефект від реалізації:

- ✓ Забезпечення безпеки судноплавства та вантажопотоку на морі.
- ✓ Можливість кредитуватися під 3% річних
- ✓ Відновлення дії державної підтримки в частині реалізації механізму здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації процентів за кредитами комерційних банків
- ✓ Стале фінансування кораблебудування;
- ✓ Стабільне фінансове забезпечення галузі;

Додатки

МОРСЬКІ КРАЇНИ МАЮТЬ СИСТЕМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО СУДНОБУДУВАННЯ



Країна	Дотації на будівництво суден	Допомога на модернізацію підприємств	Податкові та таможні пільги	Пільги кредитування	Допомога в проведенні НДДКР	Субсидування	Внутрішній водний транспорт є найдешевшим	Програми фінансування
Німеччина	●	●	●	●	●	●	●	●
Італія	●	●	●	●	●	●	●	●
Нідерланди	●	●	●	●	●	●	●	●
Фінляндія	●	●	●	●	●	●	●	●
США	●	●		●	●	●	●	
Північна Корея	●	●	●	●	●	●	●	●
Японія	●	●		●	●	●	●	●
КНР	●	●	●	●	●	●	●	●
РФ	●	●	●	●	●	●	●	●

МОЖЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПО БУДІВНИЦТВУ КОРАБЛІВ ТА КАТЕРІВ ДЛЯ ПОТРЕБ ВМС ЗС УКРАЇНИ



Клас корабля	ТОВ «Смарт Мерітайм груп»	Миколаївський Суднобудівний завод	ТОВ «Суднобу- дівний завод «Океан»	*ПрАТ «Завод «Кузня на Рибальському»	ТОВ СП «НІБУЛОН»	Ізмаїльські судноремонтні заводи ДСС та ДСР	ТОВ «Київський суднобудівний судноремонтний завод»	ПП «Оріон»
Фрегат	X	X	X		X			
Корвет	X	X	X	X	X	X	X	
Великий десантний корабель (ВДК)	X	X	X		X			
Середній десантний корабель (СДК)	X	X	X		X	X	X	X
Десантний катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Десантний штурмовий катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Протидиверсійний катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Ракетний катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Протичовновий катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Патрульний катер (з АМГ)	X	X	X	X	X			
Малий броньований артилерійський катер	X	X	X	X	X	X	X	X
Корабель протимінної оборони	X	X	X	X	X	X	X	X
Невеликий підводний човен					X			