

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2030 РОКУ ТА ПОДАЛЬШУ ПЕРСПЕКТИВУ

ЗМІСТ

I. Основні положення	3
II. Оцінка стану суднобудівної промисловості України	6
2.1. Визначення суднобудівної промисловості, її місце і роль в економіці України	6
2.2. Потенційні загрози для національної безпеки	8
2.2.1. Зовнішні чинники	8
2.2.2. Внутрішні чинники	9
2.3. Загальний стан суднобудівної галузі	10
2.4. Порівняння вітчизняного суднобудування з аналогічною сферою провідних країн	14
2.4.1. Загальна інформація	14
2.4.2. Механізми захисту внутрішнього ринку суднобудування провідних країн	15
2.5. Характеристика проблем	16
2.5.1. Сфера науки і розробок	16
2.5.2. Сфера виробництва	17
2.5.2.1. Цивільне суднобудування	19
2.5.2.2. Оборонне виробництво і національна безпека	21
2.5.3. Сфера судноремонту	22
2.5.4. Суднове комплектувальне обладнання	22
2.5.5. Сфера забезпечення кадрами	23
2.5.6. Стан суміжних сфер (портова галузь, рибна промисловість)	24
2.5.7. Система формування державної політики та планування	25
III. Аналіз стану цивільного суднобудування у світі	27
IV. Ринок суднобудівної продукції та потенційні ринкові ніші для вітчизняного суднобудування ..	29
4.1. Загальна характеристика перспективного продуктового ряду суднобудівної промисловості.	29
4.2. Військове кораблебудування і судноремонт для вітчизняних замовників	29
4.3. Експорт військової продукції і послуг, продуктивний ряд для військово-технічного співробітництва	30
4.4. Загальні принципи визначення ринку суднобудівної продукції на сучасному етапі	30
4.5. Внутрішній водний транспорт (ВВТ)	32
4.6. Морський торговельний флот	33
4.7. Промисловий флот	35
4.8. Науково-дослідний флот	35
V. Мета, ключові орієнтири та шляхи реалізації державної політики в суднобудуванні	36

VI. Принципи реформування держсектора суднобудівної промисловості. Заходи державної підтримки національного суднобудування.....	44
6.1. Основні принципи структурного реформування держсектора суднобудівної промисловості. ...	44
6.2. Заходи державної підтримки національного суднобудування.....	45
6.3. Розвиток системи лізингу морської і річкової техніки.....	46
VII. Ключові показники ефективності та очікувані результати реалізації Стратегії.....	48
VIII. Етапи реалізації Стратегії.....	50
IX. Ризики та сценарії реалізації Стратегії.....	52
X. Ресурсне забезпечення та джерела фінансування Стратегії.....	54
XI. Організаційне та законодавче забезпечення реалізації Стратегії	56
11.1. Організаційне забезпечення	56
11.2. Законодавче забезпечення.....	57
XII. Моніторинг та контроль за реалізацією Стратегії.....	58
XIII. Додатки	60
13.1. Цільові значення ключових показників ефективності реалізації Стратегії.....	60
13.2. Перелік підприємств та організацій суднобудівної промисловості.....	61

I. Основні положення

Стратегія розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року та подальшу перспективу (далі - Стратегія):

1) забезпечує реалізацію положень Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020;

2) визначає основні напрями державної політики в сфері розвитку суднобудування України на період до 2030 року;

3) спрямована на створення конкурентоспроможної суднобудівної промисловості України на основі розвитку науково-технічного, виробничо-технологічного і кадрового потенціалу, оптимізації виробничих потужностей, їх модернізації і технічного переозброєння, а також вдосконалення нормативно-правової бази для задоволення потреб держави та інших замовників в сучасній продукції;

4) є основою для розробки державних програм розвитку у цій сфері.

Значення для України, як морської держави, діяльності по збереженню і використанню ресурсів Азово-Чорноморського басейну обумовлюється наступними чинниками:

1) географічним положенням країни - великою протяжністю її морських берегів, площею акваторій морів та річок, що знаходяться під її юрисдикцією;

2) рівнем розвитку національної економіки і зовнішньоекономічної діяльності, зокрема, зовнішнім і внутрішнім товарооборотом, невідкладними потребами країни в морських перевезеннях;

3) політичними, економічними і суспільними взаємовідносинами з іншими державами;

4) здатністю забезпечити реалізацію і захист національних інтересів в Азово-Чорноморському басейні, окремих районах Світового океану.

Суднобудівна промисловість в усьому світі:

1) значною мірою визначає стратегічну, політичну, транспортну, продовольчу і енергетичну безпеку держави,

2) застосовує головні досягнення науково-технічного прогресу при реалізації великих проектів створення цивільної та військової техніки,

3) об'єктивно впливає на розвиток технологій в металургії, машинобудуванні, радіоелектроніці та інших суміжних галузях промисловості.

Тому суднобудівна промисловість значною мірою визначає і завжди буде визначати національну безпеку України в оборонній, транспортній, продовольчій, енергетичній та технологічній сферах.

Правову основу Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року складають Конституція України і нормативно-правові акти України.

Стратегія розроблена з урахуванням положень:

- 1) Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307;
- 2) Національної транспортної стратегії України до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р;
- 3) Національної економічної стратегії на період до 2030 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179;
- 4) Стратегії воєнної безпеки України, схваленої рішенням Ради національної безпеки і оборони України від 25 березня 2021 року "Про Стратегію воєнної безпеки України";
- 5) Стратегії розвитку оборонно-промислового комплексу України;
- 6) Стратегії громадської безпеки та цивільного захисту України;
- 7) Щорічного послання Президента України до Верховної ради України "Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2020 році" від 20.10.2020 та указів Президента України № 837 від 08.11.2019 (абз.5 п/п «г» п.1 розділу 1) та № 121 (абз.12 розділу Безпекове середовище Стратегії воєнної безпеки України).
- 8) Основних напрямів розвитку озброєння та військової техніки на довгостроковий період, що затверджені розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 398-р;
- 9) Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (розділ VI Додатку «J») та Європейської Зеленої Угоди – щодо зобов'язання переведення вантажів на річки, що надаватиме зменшення викидів;
- 10) Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, що ратифікована Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VI щодо зближення національних технічних регламентів, стандартів та процедур оцінки відповідності з європейськими, співробітництва в галузі управління транспортом та розвиток інфраструктури, сприяння розвитку галузевих стратегій на основі національної транспортної політики щодо кораблебудування та суднобудування морських суден та суден внутрішнього водного транспорту;
- 11) закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» /№ 1629-IV/ та «Про внутрішній водний транспорт» (№ 1054-IX);
- 12) пункту 105 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та покращення бізнес-клімату, плану дій щодо підвищення позиції України в рейтингу Світового банку "Ведення бізнесу" ("Doing Business"), що затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та покращення бізнес-клімату;

13) плану дій щодо підвищення позиції України в рейтингу Світового банку “Ведення бізнесу” (“Doing Business”) та визнання такими, що втратили чинність, деяких розпоряджень Кабінету Міністрів України» від 04.12.2019 № 1413-р.

II. Оцінка стану суднобудівної промисловості України

2.1. Визначення суднобудівної промисловості, її місце і роль в економіці України

Суднобудівна промисловість України - сукупність зареєстрованих на території країни відповідно до законодавства України незалежно від організаційно-правових форм і форм власності суднобудівних і судноремонтних підприємств, підприємств суднового машинобудування та морського приладобудування, електромонтажних підприємств, науково-дослідних і проектно-конструкторських організацій (далі - підприємства та організації), що забезпечують створення (дослідження, проектування, будівництво, технічний супровід, модернізацію, ремонт та утилізацію) кораблів, суден і плавзасобів, комплектувального обладнання для них, приладової техніки, радіоелектронного озброєння і зброї для забезпечення Військово-морських Сил, Державної прикордонної служби, інших військових формувань, транспортного морського і річкового флотів, пасажирського флоту, рибпромислового флоту, допоміжного флоту, підприємств паливного комплексу, які ведуть видобуток вуглеводневої та іншої сировини на морському шельфі, і інших сфер морської діяльності України. Галузь також є постачальником техніки військового та цивільного призначення на експорт.

Перелік підприємств та організацій суднобудівної промисловості наведено у додатку 3 до Стратегії.

Специфічними особливостями галузі є висока капіталомісткість продукції, тривалі цикли розробки і побудови, а також значна наукоємність. Виходячи з цього, розвиток суднобудівних і морських технологій сприяє розвитку технологій в суміжних галузях промисловості і стимулює розвиток і модернізацію даних галузей в цілому. Характерною особливістю суднобудівної індустрії є й трудомісткість, так як вона вимагає залучення великої кількості фахівців з різних галузей – одне робоче місце у суднобудуванні утворює 7-10 робочих місць в інших галузях.

Отримуваний за весь життєвий цикл судна (від проектування до утилізації) високий економічний ефект є результатом взаємодії різних взаємопов'язаних видів економічної діяльності:

- 1) суднобудівний кластер (проектування; будівництво суден, суднове машинобудування; суднове приладобудування, сервісне обслуговування);
- 2) судноплавство (морське, річкове);
- 3) вилов риби (та інших морепродуктів);
- 4) судноремонт;
- 5) портове господарство.

Ці види економічної діяльності утворюють кластер морської індустрії.

Україна має найбільшу серед країн Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя (2759,2 км) і понад 72 тисячі кв. км виключної морської економічної зони.

Україна володіє потужним морським портовим потенціалом. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходяться 13 континентальних морських торговельних портів (до захоплення АРК Крим Російською Федерацією – було 18) і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить більше 300 млн. тонн на рік. Важлива частка зовнішньої торгівлі обслуговується морським транспортом.

На українському шельфі Чорного та Азовського морів розвідано значні запаси корисних копалин, зокрема орієнтовно 1 583,5 млрд. куб. метрів природного газу і 409,8 млн. тон сирової нафти, що становить понад 30 відсотків загальних запасів вуглеводнів України. При цьому з них видобуто лише 4 відсотки тоді, як із берегових родовищ — до 70 відсотків розвіданих запасів вуглеводнів¹.

Територією України простягається 1562,6 км судноплавних водних шляхів. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, яка з'єднує Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні.

В Україні діють 20 суднобудівних та судноремонтних верфей, та кілька десятків малих судноремонтних та підприємств малотоннажного флоту, більше 15 проектно-конструкторських і наукових організацій².

Морський флот під Державним Прапором України, практично, відсутній, а річковий будується виключно компаніями-вантажовласниками для диверсифікації ризиків логістики.

Зменшення попиту на суднобудування суден внутрішнього водного транспорту (далі - ВВТ) утворилося через наступні причини:

1) дисбаланс між вартістю перевезень вантажів наземним транспортом і водним (через відсутність достатньої кількості суден).

2) наявність конкурентних переваг іноземних суден при каботажних перевезеннях шляхом несплати ними основних податків і зборів в Україні (акцизний податок і ПДВ на паливе, єдиний соціальний внесок, ПДФО, військовий збір).

¹ <https://navy.mil.gov.ua/strategiya-vijskovo-morskyh-syl-zbrojnyh-syl-ukrayiny-2035/>

² Довідково. За даними Держстату у 2019 році в Україні діяли 75 суднобудівних та 174 судноремонтних підприємства.

2.2. Потенційні загрози для національної безпеки

2.2.1. Зовнішні чинники

Стратегією воєнної безпеки України ВОЄННА БЕЗПЕКА — ВСЕОХОПЛЮЮЧА ОБОРОНА³ встановлено, що на регіональному рівні найбільш загрозливим аспектом є ймовірність дестабілізації ситуації внаслідок перешкоджання РФ вільному судноплавству в Чорному і Азовському морях, що посилюватиме напругу у внутрішніх водних шляхах України (далі – ВВШ) України через можливість вільного заходу у ВВШ суден під іноземним прапором (крім суден країни-агресора).

На регіональному рівні Росія робить ставку на військове домінування, зміцнює свої позиції в Чорноморському регіоні та на східному Середземномор'ї⁴. Це відбувається внаслідок захоплення Криму, фактичного встановлення контролю над більшою частиною Чорного та Азовського морів, відновлення російських баз у Сирії. Протягом наступних років очікується значне збільшення Чорноморського флоту РФ та створення ударних російських угруповань на кордонах з Україною. Домінування Росії в повітрі та на морі, а також її спроможність встановлювати зони заборони доступу (A2/AD) буде зростати, якщо не буде стримано.

Росія продовжить повзучу агресію проти нашої держави з морського напрямку за рахунок використання недостатнього військово-морського потенціалу України. Сприятимуть цьому і обмеження щодо доступу в Чорне море військових кораблів нечорноморських країн, що встановлені Конвенцією Монтре. Можливі дії проти України на морі включатимуть (але не обмежені): морську блокаду, ураження берегових об'єктів та десантні операції.

Росія продовжить діяти “гібридно”: виснажувати економіку України, гальмувати процеси внутрішніх реформ, перешкоджати в доступі до західних технологій, у тому числі військових, та зброї, впливати на рівень підтримки з боку партнерів та на сусідні держави для створення негативного іміджу України. Очікується продовження кампанії щодо подальшого затягування невизначеності морських кордонів та створення умов для маніпулювання міжнародно-правовим статусом Азовського моря і Керченської протоки. Зазначене буде впливати і на Військово-Морські Сили.

У цих умовах Військово-Морським Силам Збройних Сил України необхідно зосередити національні ресурси на розвитку окремих, найбільш важливих військово-морських спроможностей.

Очікується значне збільшення кількості об'єктів морської господарської діяльності в територіальних водах та у виключній (морській) економічній зоні

³ <http://www.president.gov.ua/documents/1212021-37661>

⁴ <https://navy.mil.gov.ua/strategiya-vijskovo-morskyh-syl-zbrojnyh-syl-ukrayiny-2035/>

України, зростання обсягу морських вантажних перевезень морським транспортом. В умовах зростаючої міждержавної конкуренції за морські ресурси, загроза застосування сили проти прав та юрисдикції України на морі та з морського напрямку залишиться та, ймовірно, зросте.

Зростання національної економіки в містах, розташованих біля моря, призведе до росту концентрації та кількості населення, збільшенню обсягу критичної та екологічно-небезпечної інфраструктури. Військово-Морські Сили мають бути готовими до надання гуманітарної допомоги у випадку стихійних лих, техногенних катастроф або диверсій, у взаємодії з іншими відомствами, державними і недержавними організаціями.

Можливе збільшення кількості терористичних актів та кібер-атак на морську економічну інфраструктуру країни. При цьому фізико-географічні умови прибережної зони будуть сприяти діям диверсійних груп та створенню мінної небезпеки. Спроможність Військово-Морських Сил забезпечити доступ до морських ресурсів та водних транспортних шляхів, включаючи річки, а також їх захист, буде важливим для забезпечення національного добробуту України та досягнення стратегічної переваги над противником.

2.2.2. Внутрішні чинники

Україна має найвеликий каскад судноплавних шлюзів у Європі – 6 шлюзів, які сформували площу водної поверхні у 7000 км² з об'ємом води у 44 км³ (що ставить понад 90% від загальної кількості всіх водойм України), тому під час збройної агресії провокація іноземного судна на шлюзі може призвести до техногенної катастрофи. При цьому, поряд із гідроелектростанціями біля річок України знаходяться ще й три атомні електростанції (Чорнобильська, Запоріжська і Південно-Українська).

В частині забезпечення Україною національної безпеки проігноровані правила країн-членів НАТО щодо порядку допуску іноземних суден до каботажних перевезень – допуск іноземного прапора здійснюється виключно за принципом взаємного доступу до судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Навіть країна-агресор - РФ – прийняла 26.05.2021 закон⁵, яким встановила, що каботажні перевезення в РФ здійснюватимуться лише суднами, які збудовані на верфях РФ і які ходять лише під прапором РФ.

При цьому, наявність конкурентних переваг іноземних суден при каботажних перевезеннях шляхом несплати ними основних податків і зборів в Україні (акцизний податок і ПДВ на пальне, єдиний соціальний внесок, ПДФО, військовий збір) створює загрозу для різних складових національної безпеки України через:

⁵ <http://legallacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-26052021-n-142-fz-o-vnesenii-izmenenii/>

1. можливість вільного заходу іноземних суден до внутрішніх водойм і здійснення ними таких же каботажних перевезень, як і суднами під Державним Прапором України, але на порядок дешевшими по вартості;

2. потенційну можливість здійснювати диверсії, терористичні акти (руйнування шлюзів, розлив пального), завозити заборонені законами України речі (зброя, вибухівка, боєприпаси, наркотики) без догляду у морських портах;

3. потенційну можливість реалізації іноземними суднами незаконно ввезеного ними (контрабандного) пального (як власних суднових припасів), що сприяє незаконному обігу такого пального на території України – іноземні судна безконтрольно збувають таке пальне на території України до приходу у порт призначення⁶.

Таким чином, вільний допуск іноземних суден до каботажних перевезень негативно впливає на вітчизняне суднобудування і становить загрозу національній безпеці України.

2.3. Загальний стан суднобудівної галузі

В Україні у суднобудівній галузі на сьогодні діють 20 суднобудівних та судноремонтних верфей, з них 7 великих суднобудівних, які можуть будувати та ремонтувати судна довжиною більше 100 м.

Крім того, працює кілька десятків малих судноремонтних та малих підприємств малотоннажного флоту (яхти, катери, човни довжиною до 24 м), більше 15 проектно-конструкторських і наукових організацій.

Значне скорочення замовлень на будівництво кораблів військового і цивільного призначення призвело до складного економічного становища практично всіх суднобудівних заводів, в неприпустимій мірі подорожчала продукція галузі.

Протягом майже тридцяти років державна політика в суднобудівній промисловості обмежувалася рядом пасивних заходів, спрямованих в основному на підтримку можливостей галузі зі створення продукції в інтересах національної оборони. У структурі продажів галузі домінувало державне оборонне замовлення. Успадкований з часів СРСР науково-технічний і технологічний потенціал у сфері як цивільного суднобудування, так і військового кораблебудування в період 1991-2020 років зупинився у своєму розвитку і багато в чому втрачений.

Сьогодні українське суднобудування становить менше 1% від загальноєвропейського.

⁶ Довідково: Ринок такого необлікованого пального, за офіційними висновками Рахункової палати України, у 2018 році складав 2 млн.т і втрати Держбюджету України - 25 млрд.грн. Запровадження з 01.03.2016 системи електронного адміністрування реалізації пального суттєво не покращило держконтроль за обігом такого пального.

Основні причини відсутності іноземних інвесторів: відсутність макроекономічної стабільності в країні, військові дії на Сході України, анексія Криму, дії Російської Федерації в басейні Азовського моря, постійна зміна податкового законодавства, значне податкове навантаження на суднобудівні підприємства, зокрема через земельний податок, внаслідок значних територій.

Практично всі підприємства суднобудування технологічно відстають від конкурентів з Європи та Азії на десятки років.

За останні 30 років в країні не проводилося повномасштабної системної модернізації в суднобудуванні, а локальної модернізації в рамках діючої структури виробництва зазнали лише корпусозаготівельні виробництва ряду підприємств, залишаючи дисбаланс з іншими видами виробництв, що не дозволяє істотно підвищити ефективність на повному циклі будівництва судна.

Для промислових організацій суднобудівної галузі характерна залежність від позикових коштів, що пов'язано зі специфікою їх діяльності - високими витратами, великими обсягами закупівель суднового комплектувального обладнання і матеріалів, а також тривалими термінами будівництва кораблів, суден і морської техніки. Використання позикових і кредитних коштів, висока процентна ставка по кредитах, а також невирішені проблеми ціноутворення на продукцію за державним оборонним замовленням негативно впливають на фінансово-економічний стан організацій суднобудівної галузі.

За 2018/2019 маркетинговий рік в Україні було побудовано 3 судна на експорт, і 24 - на внутрішній ринок. Відремонтовано 267 суден іноземних замовників і 468 одиниць національного флоту.

Аналіз результатів роботи суднобудівної промисловості свідчить, що безпідставна ліквідація в 2005 році законів щодо підтримки суднобудування, відсутність внутрішнього ринку споживання суднобудівної продукції в країні, криза в 2008 році привели до спаду виробництва на вітчизняних підприємствах суднобудування, зменшення контрактів на будівництво нових суден. Механізми спеціальних економічних зон (СЕЗ), що раніше діяли в державі та серед яких успішною СЕЗ була суднобудівна СЕЗ «Миколаїв», забезпечили за 2000-2005 роки отримання суднобудівниками ≈ 300 млн. грн. пільг по оподаткуванню, а в бюджет та пенсійний фонд 1,3 млрд. грн. (мультиплікатор 4,3)⁷.

На сьогоднішній день, скасовано низку податкових та митних пільг, що були прийняті Законом України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Однак суднобудівна промисловість, через свої специфічні властивості, не може ефективно функціонувати без

⁷ Зінченко А.І. Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств в Україні: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / А.І. Зінченко. – Одеса, 2009. – 18 с. (http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2009/09zaipu.zip&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1 - дата звернення - 07.07.2021)

державної підтримки. Досвід розвинутих суднобудівних держав свідчить про те, що суднобудівна індустрія успішно розвивається тільки на умовах потужної патерналістської підтримки, що може проявлятися через різні механізми (пільгове кредитування, податкові пільги, мінімізовані ввізні мита на матеріали та комплектувальне обладнання, субсидії на енерговитрати при виробництві тощо).

На сьогодні у суднобудівній галузі відсутній сталий системний розвиток.

З 4-х основних підприємства галузі, які розташовані у Миколаєві, на повну потужність працює лише суднобудівний-судноремонтний завод «Нібулон». ДП «Миколаївський суднобудівний завод» та «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» не мають повної завантаженості та планування отримання замовлень на перспективу більш ніж 3 місяці. «Чорноморський суднобудівний завод» станом на сьогодні визнано банкрутом та ліквідовано⁸, при цьому діє Чорноморська верф у складі «Смарт Мерітайм Груп».

Оновлення корабельно-катерного складу Військово-Морських Сил є неможливим без цільового довгострокового планування, а саме формування та почергової реалізації кораблебудівних програм⁹.

В Україні відсутні державні преференції в галузі: пільги і субсидії, держгарантії та державне фінансування у науково-дослідні розробки.

Ввізні мита на імпортні комплектувальні складові до судового обладнання становлять до 70% у вартості готового судна.

Облікова ставка Нацбанку є завищеною, тому українські суднобудівні підприємства не мають можливості отримати довгострокові кредити з розумною процентною ставкою. Іноземні банки сьогодні видають кредити під 2-4% річних (в деяких випадках програми державної підтримки надаються пільгові ставки кредитування на рівні до 0,3%).

В Україні облікова ставка НБУ у 2020 році становила 8%, у комерційних банках ця ставка ще вище. Все це зумовлює ситуацію, коли незважаючи на те, що в Україні заробітна плата зайнятих у суднобудуванні нижча ніж у провідних суднобудівних державах, вартість судна, що будується в Україні, виходить вища. Така ж парадоксальна ситуація складається стосовно податкового навантаження. Наслідком наведених причин є те, що навіть вітчизняні нечасті замовлення виконуються на верфях, що знаходяться за межами України.

В останні роки в Україні відбувається сталий розвиток вантажних перевезень через ВВШ. В 2014 році обсяг вантажних перевезень склав 4,3 млн.т, а в 2019 році ВВШ перевезено 11,79 млн.т вантажів. Вантажообіг за 2019 рік зріс на 19,1% у порівнянні з 2018 роком. За період 2016 – 2020 роки обсяг перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами збільшився у 3 рази (з 6% до 18%).

⁸ <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98041962>

⁹ В США розгляд виконання програми кораблебудування з заходами коригування при перспективах розгляду 5, 10 та 30 років відбувається щорічно. Аналогічні практики існують і в інших країнах, наприклад Великої Британії, РФ.

Ситуація з річковими перевезеннями в 2020 році є кризовою для економіки України через COVID-19. Відбулись зміни в структурі перевезень, а саме - зменшення перевезень зернових, що є наслідком, зокрема, нетипових погодних умов та падіння обсягів зібраних аграріями в 2020 році зернових культур. Натомість стабільне зростання транспортування нафтопродуктів, металопродукції та будматеріалів дає підстави сподіватись на стабільну позитивну тенденцію перевезень Дніпром цих видів продукції і в наступні роки. Це підтверджується і позитивною динамікою вантажних перевезень Дніпром за І квартал 2021 року: спостерігається збільшення показника на 66 % в порівнянні з аналогічним періодом 2020 року, при цьому позитивна тенденція спостерігається по всім основним номенклатурним групам вантажів.

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень (Центр Транспортних Стратегій¹⁰ - Укррічфлот¹¹, COWI¹²), потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн.т з потенційним збільшенням до 80 млн.т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на ВВТ шляхом лібералізації перевезень, що концептуально закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт»).

При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів, які суттєво гальмують перевезення, а, значить, і розвиток суднобудування, перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн.т на рік (30 млн.т експорт та 15 млн.т імпорт).

Підвищення попиту на суднобудівну продукцію за період з 2022 до 2030 рік створить близько 8300 робочих місць у сфері суднобудування (без урахування мультиплікатора у суміжних галузях), забезпечить \$732 млн. відрахувань до бюджетів, сформує \$4,4 млрд. надходжень в економіку, зокрема, зростання попиту на суміжні галузі на \$2,6 млрд., а фонд нової заробітної плати складе більше \$1 млрд.

За даними державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», в країні зареєстровано більше 1400 плавзасобів внутрішнього та змішаного судноплавства, проте більшість цього флоту є застарілим (середній вік більше 30 років).

Значимість суднобудування для економіки будь-якої країни можна належним чином оцінити лише на основі відмови від застосовуваного галузевого підходу. Адже, головну частку економічного результату від створення судна

¹⁰ <http://cfts.org.ua/analitika/porty/stranica-2>

¹¹ Звіт «Вплив розвитку суднобудування на річкові перевезення та економіку України», підготовлений у 2017р. Центром Транспортних Стратегій на замовлення та у співпраці з компанією Укррічфлот

¹² Звіт «Dnipro River Market Study», підготовлений у 2017 р. бельгійською компанією COWI на замовлення Європейського Інвестиційного Банку

отримують у сфері його експлуатації. Цей ефект від експлуатації судна, як правило, у кілька разів більший, ніж витрати на будівництво.

2.4. Порівняння вітчизняного суднобудування з аналогічною сферою провідних країн

2.4.1. Загальна інформація

Зіставлення даної сфери в повному обсязі зі станом аналогічної сфери у провідних країн для цілей планування видається некоректним з огляду на специфіку вітчизняних організацій, що поєднують цивільне і оборонне виробництво на одних потужностях.

Сьогодні в світі налічується близько 560 верфей, здатних протягом одного року побудувати судна загальним тоннажем 55 - 60 млн. CGT (компенсованих реєстрових тон), однак основне ядро складають 166 верфей, які забезпечують 85% обсягу світового суднобудування.

Особливості української суднобудівної промисловості не дозволяють порівнювати її з суднобудівної промисловістю провідних суднобудівних країн світу, наприклад з США, які характеризується домінуючим сектором військового кораблебудування і принципово іншими географічними характеристиками. У той же час зіставлення України з країнами, близькими по географічних і кліматичних умовах (Норвегія, Німеччина, Фінляндія, РФ), також буде некоректним з огляду на значну різницю в стратегічному становищі і структурі національних інтересів.

Для оцінки рівня виробничих процесів в суднобудівній організації використовується показник - співвідношення побудованого за рік тоннажу (в CGT) до кількості працівників верфі, зайнятих на будівництві. Так, в Японії цей показник становить близько 180 CGT/особа, в Південній Кореї - 145, в Німеччині - 75, в інших країнах ЄС - 40, в Україні - 18.

Провідний стан Південної Кореї і Китаю на ринку суднобудування пов'язано не тільки з тим, що верфі побудовані відповідно до останніх світових стандартів для подібних об'єктів, передовою організацією виробництва на всіх рівнях, використанням останніх досягнень науки і техніки. Також є ряд об'єктивних факторів: кліматичні умови в цих країнах дозволяють проводити безліч робіт "під відкритим небом" цілий рік, що істотно знижує витрати на будівництво елінгів і інших капітальних споруд. Більш м'який клімат істотно знижує енерговитрати на будівництво; суттєва підтримка держави в частині оподаткування та кредитування, а також пом'якшення ряду факторів, що впливають на ризикованість вкладень в даний вид бізнесу, інший, властивий даними культурам, менталітет персоналу організацій.

Виходячи з вищесказаного, застосування зарубіжного досвіду і пряме проектування його на вітчизняну галузь може привести до принципово неправильних рішень, які можуть виявитися вкрай негативними для галузі в цілому. Це відноситься майже до всього суднобудування за винятком умов і

принципів формування науково-технічного набутку для розвитку суднобудування.

2.4.2. Механізми захисту внутрішнього ринку суднобудування провідних країн

Всі країни світу з метою захисту державної безпеки, внутрішнього транспортного ринку та робочих місць жорстко регулюють здійснення каботажних перевезень іноземними суднами. ЄС, США та й жодна країна НАТО не допускає до вільного судноплавства на свої ВВШ судна під прапором третіх країн через необхідність забезпечення оборонної, економічної та екологічної складових національної безпеки.

У ЄС заборонені вільні каботажні перевезення суднами, що ходять під прапором не держав-членів ЄС. Відповідно до Регламентів ЄС 3921/91 (ч.1 ст.2) і 3577/92 (ч.1 ст.1 і ч.1 ст.2) для перевізника, який може здійснювати каботажні перевезення, встановлюються додаткові вимоги: він може використовувати лише судна, власником або власниками яких є: фізичні особи, які постійно проживають у державі-члені та які є громадянами держав-членів, або юридичні особи, які мають зареєстрований офіс бізнесу в державі-члені та більша частка статутного фонду належить державі або громадянам держав-членів.

У США за Законом США про торговий флот 1920 року (Закон Джонса¹³) каботажні перевезення дозволені виключно суднами під прапором США і такими, що збудовані у США. Закон Джонса є суто протекціоністським, таким, що захищає свій ринок каботажних перевезень, сотні тисяч робочих місць, та спрямований на захист держави від проявів актів агресії, експансії і незаконної міграції, захист моряків-громадян США та вимагає, щоб судна, що обслуговують внутрішні ринки, фінансувалися внутрішніми інвесторами або за програмами Фонду капітального будівництва (CCF) та Фонду будівельних резервів (CRF) – інструмент, що спеціально створений Конгресом для підтримки американських верфей. Стратегією розвитку суднобудування США¹⁴ передбачені заходи зі стимулювання суднобудування суден ВВТ з метою, щоб всі державні замовлення Уряду США перевозилися виключно такими суднами і які ходять під прапором США та зареєстрованими у США. Передбачена спеціальна державна програма фінансування суднобудування суден ВВТ на верфях США (гранти, пільги). У законодавстві Мальти¹⁵ передбачено обкладання суднобудування суден ВВТ податком за ставкою лише 5%. У 2010 році Канада прийняла Національну стратегію суднобудування¹⁶, метою якої є забезпечення національного суверенітету та інтересів шляхом встановлення обов'язковості використання

¹³ https://www.hmong.wiki/wiki/Merchant_Marine_Act_of_1920

¹⁴ <http://www.transportation.gov/testimony/us-maritime-and-shipbuilding-industries-strategies-improve-regulation-economic>

¹⁵ http://zugimpex.com/ru/malta-nalogooblozheniye.html?gclid=EAlaIQobChMImunQ0uer8QIVkdCyCh2wsgKyEAAAYASAAEgJRj_D_BwE

¹⁶ <http://www.tpsgc-pwgs.gc.ca/app-acq/amd-dp/mer-sea/sncn-nss/experttiersncn-thirdpartyexpertnss-eng.html>

суден, що збудовані у Канаді, створення нових робочих місць в Канаді, закупівлі матеріалів і комплектуючих матеріалів, що виробляються у Канаді.

Країна-агресор РФ 26.05.2021 прийняла суто протекціоністський Закон «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ»¹⁷, яким встановила, що каботажні перевезення в РФ здійснюватимуться лише суднами, які збудовані на верфях РФ і які ходять лише під прапором РФ (підпункти «а» і «б» п.1 Закону), що ускладнює розвиток суднобудування в Україні через можливе надходження дешевих старих суден (з часів СРСР) або які були збудовані не в РФ.

Таким чином, ЄС, США та інші країни приділяють велику увагу розвитку національного суднобудування суден ВВТ з метою розвитку екологічного транспорту, захисту десятків тисяч своїх робочих місць, впорядкування логістики та підйому економіки держави.

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

Неприпустимим є безконтрольний допуск до внутрішніх вод іноземних (офшорних) суден (серед яких, до того ж, є багато старих за віком суден, які до портів ЄС вже не допускаються) під прапором будь-якої країни світу. Тому з метою захисту національної безпеки України треба внести зміни до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та виконати Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» щодо обов'язковості імплементації досвіду ЄС (пункти 3.2.3 і 4.2.3 ч.ІІІ Розділу 13 Додатку до Закону), а також 4-и міжнародні угоди України з країнами-членами ЄС у сфері судноплавства, за якими каботаж здійснюється за національним дозволом, якщо інше не передбачено міжнародними договорами за принципом дзеркальності. Стаття 136 Угоди про Асоціацію встановила доступу до внутрішніх транспортних ринків за майбутніми міжнародними договорами.

2.5. Характеристика проблем

2.5.1. Сфера науки і розробок

Україна поступово втрачає потужний науковий потенціал у суднобудуванні: з 33 діючих у 1991 р. галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро залишилося лише 15, переважна більшість яких здійснює проектування суден тільки для іноземних компаній. При цьому значна кількість державних науково-дослідних інститутів знаходяться в стані виживання.

Створений раніше науково-технічний набуток до теперішнього часу практично вичерпаний, що призводить до значного відставання від світового рівня по ряду напрямків створення кораблів, суден і морської техніки.

¹⁷ <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-26052021-n-142-fz-o-vnesenii-izmenenii/>

Основною проблемою розвитку дослідно-експериментальної бази галузі є її недостатня завантаженість. Серед основних проблем слід визначити наступне:

1) скорочення обсягів фінансування з початку 90-х років призвело до ряду негативних наслідків, одним з яких є скорочення обсягу оборонних науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт. В результаті науковий набуток, необхідний для проведення розробок будь-якої перспективної техніки, практично не створювався;

2) гранично низький рівень фінансування фундаментальних досліджень і прикладних науково-технічних розробок в суднобудуванні привів до того, що багато організацій можуть постачати тільки морально і технічно застарілу, енергоємну, складну в експлуатації і обслуговуванні, а також менш надійну продукцію;

3) науково-експериментальна база недостатньо оснащена сучасним обладнанням і є неконкурентоспроможною.

Висока трудомісткість і вартість створення нових зразків продукції цивільного та військового суднобудування в порівнянні з іноземними аналогами, відсутність у розробників достатніх компетенцій, недостатня підготовленість науково-технічної і технологічної бази до плавного переходу від військового кораблебудування до цивільного суднобудування також здійснює негативний вплив на розвиток виробничих потужностей організацій суднобудівної промисловості.

В Україні вже майже десятиліття не створювався науковий набуток, необхідний для проведення розробок сучасної та перспективної техніки (окрім реалізації корвету проекту 58250).

Державна підтримка наукових досліджень і розробок недостатня, відчувається брак наукових кадрів та старіння експериментальної бази. Це призводить до морального та технічного старіння флоту, який стає більш складним і дорогим в експлуатації і обслуговуванні, а так само менш надійним.

Структура науково-дослідних і проектно-конструкторських організацій не забезпечує належний рівень взаємодії з промисловими організаціями галузі, що обумовлює низьку ефективність вирішення оперативних і довгострокових завдань в області розвитку науки і техніки, управління результатами інтелектуальної діяльності та забезпечення захисту інтелектуальної власності.

2.5.2. Сфера виробництва

На сьогодні в Україні практично всі підприємства суднобудівного кластеру технологічно відстають від конкурентів з Європи та Азії на десятки років (крім ССЗ «Нібулон»). Це значно ускладнює конкурування вітчизняної продукції на зовнішніх ринках.

Для суднобудівних заводів України характерне одиничне і дрібносерійне виробництво, практично відсутня автоматизація технологічних процесів. Проблемою для цивільного суднобудування є будівництво повнокомплектних

суден, оскільки галузь в основному будує корпуси. Значна кількість найменувань товарів взагалі не виробляється вітчизняними підприємствами або виробляється без відповідних сертифікатів морських товариств. Поточна структура виробничої та проектно-конструкторської бази, а також кадрового складу галузі не дозволяє створювати широкий ряд продукції цивільного призначення, значна частина якої є найбільш затребуваною на світовому ринку.

У сфері військового кораблебудування окремі підприємства мають можливості по створенню широкої номенклатури кораблів та катерів, проте створення великих кораблів на сьогоднішній день неможливе без значних капітальних вкладень в модернізацію виробничої бази.

Після відмови України від проведення заходів державної підтримки, у українських судновласників не виявилось достатніх коштів для будівництва суден, а висока вартість українських кредитів і їх короткі терміни відшкодування практично не дозволяють будувати судна за їх рахунок на вітчизняних верфях. Українські банки видають кредити у розмірі 40-60% від вартості судна, максимум на 4-6 років і під дуже високі відсотки, що досягають 12-15% річних, це істотно знижує прийнятну економіку роботи суден і збільшує період їх окупності. В сьогоднішніх умовах, виходячи з доступності та вартості довгострокового фінансування, реалізувати ефективний суднобудівний проект можливо тільки за умови отримання закордонного експортного кредиту, що передбачає розміщення суднобудівного контракту за кордоном.

Низька якість продукції є найбільш значною проблемою промисловості як у військовому, так і в цивільному сегментах. В першу чергу це обумовлено низькою якістю комплектувального обладнання, що в свою чергу призводить до збільшення циклу будівництва і випробувань кораблів і суден на підприємствах галузі, а також до збільшення вартості кінцевого продукту. У цивільному сегменті це викликає втрату замовлень внутрішнього ринку, у військовому сегменті - зниження тактико-технічних характеристик кораблів, їх низьку ефективність і, як наслідок, зниження обороноздатності країни, а також конкурентоспроможності в сфері військово-технічного співробітництва.

Система ціноутворення у кооперації підприємств, що беруть участь у створенні кораблів і суден, непрозора. Відсутні не тільки актуальна нормативно-методична база у сфері розрахунку та прогнозування вартості проектування, будівництва, модернізації та ремонту морської техніки, а й органи управління цими процесами.

Відставання українського суднобудування від провідних верфей світу в виробничо-технологічній сфері спостерігається в наступних основних сферах:

- 1) будівництво суден і бойових кораблів, в т.ч. крупноблочним способом;
- 2) виготовлення корпусних конструкцій з мінімальними допусками;
- 3) використання оптико-електронних комп'ютеризованих систем вимірювання;

4) використання сучасних управлінських технологій, спрямованих на підвищення ефективності процесів планування і організації проектування і виробництва;

5) використання засобів автоматизації і роботизації виробництва;

6) роботи по 3D-моделюванню суден і кораблів в тісному контакті з науково-дослідними та проектно-конструкторськими організаціями.

У суднобудівній промисловості в даний час експлуатується понад 60 відсотків морально застарілої і до 80 відсотків фізично зношеної активної частини виробничих фондів, багато капітальних споруд застаріли, потребують реконструкції та глибокої модернізації. Існує необхідність розширення застосування сучасних методів планування і управління, включаючи застосування програмних продуктів для підготовки виробництва, управління електронним документообігом та ресурсами організацій суднобудівної промисловості.

В даний час застосування автоматизованих систем управління і контролю технологічних процесів на всіх виробничих рівнях і видах виробництв відсутній або носить фрагментарний характер.

36% (до 40%) нових суден, що були замовлені вітчизняними судновласниками за останні 10 років побудовані на зарубіжних верфях. Також закордонні судновласники, під час замовлення на будівництво судна, занижують вартість угоди, аргументуючи високим ризиком вкладення коштів в українську промисловість. Так само відмова держави від політики протекціонізму, лібералізація зовнішньоекономічної сфери призвела до збільшення міжнародної конкуренції.

Не вирішення зазначених проблем породжує ризики такого змісту:

1) невиконання, або неякісне і затягнуте за термінами виконання державного оборонного замовлення;

2) подальше зниження цивільного замовлення і відтік найбільших українських замовників цивільної продукції на зарубіжні верфі для замовлення суден і плавучих технічних засобів;

3) подальше погіршення фінансового стану підприємств і втрата контролю за станом і діяльністю ключових підприємств суднобудівної промисловості;

4) втрата ключових компетенцій в області проектування і створення об'єктів морської техніки, втрата школи підготовки професійних кадрів;

5) руйнування системи коопераційних поставок і втрата значної кількості робочих місць в суміжних галузях.

2.5.2.1. Цивільне суднобудування

Основна частина структури ринку продукції цивільного суднобудування визначається взаємодією інтересів трьох основних груп господарюючих суб'єктів:

- 1) суднобудівники;
- 2) судновласники;
- 3) фрахтувальники і інші господарюючі суб'єкти, зацікавлені у фрахті суден (вантажовласники, організації, що здійснюють пасажирські перевезення, видобувні компанії, туристичні компанії, портові служби, логістичні компанії).

Судновласники морського, річкового та рибпромислового флоту (державні - Адміністрація морських портів України, та приватні організації) є інтегрованими у наявний ринок транспортних послуг і рибпромислової діяльності, визначають потребу в продукції суднобудування.

Вітчизняна промисловість практично не приймає участі в створенні великих і середніх суден, а малі будуються в дуже обмеженій кількості. Є тенденція ввезення в країну вживаної техніки з-за кордону.

Разом з тим, у сфері цивільного суднобудування існують наступні проблеми:

- 1) історично сформована спеціалізація організацій галузі, спрямована переважно на створення оборонної продукції та складної цивільної техніки з відповідною структурою виробництва (прості масові крупносерійні цивільні судна будувалися в країнах Ради економічної взаємодопомоги). Як наслідок - невідповідність масштабу і структури виробничого потенціалу обсягом і структурі платоспроможного попиту на основну продукцію галузі;

- 2) повна відсутність, або в окремих випадках дуже низькі темпи оновлення основних виробничих фондів і відсутність в галузі виробничих потужностей для будівництва суден, найбільш затребуваний цивільними замовниками тоннаж.

У сфері цивільного суднобудування основними негативними наслідками останніх тридцяти років є:

- 1) відсутність внутрішнього попиту через, перш за все, встановлення з 2011 року додаткового оподаткування – акцизного податку на паливе для суден ВВТ, подвійне обкладання портовими зборами у морських портах (терміналах), знімання плати за шлюзування і розведення ферм мостів через ВВШ;

- 2) дисбаланс між вартістю перевезень вантажів наземним транспортом і водним (через відсутність достатньої кількості суден).

- 3) збільшення судноплавства на ВВШ суден під іноземними прапорами, які перебувають у офшорній юрисдикції (під «зручним» прапором);

- 4) подальше зниження конкурентоспроможності українських виробників на внутрішньому і світовому ринках суднобудування;

- 5) ослаблення науково-технічного та технологічного потенціалу країни через вкрай низький обсяг досліджень на важливих напрямках науково-технічного розвитку, до яких відноситься розвиток морської техніки;

- 6) зниження безпеки судноплавства через подальше старіння флоту, для рибальського флоту - в тому числі з-за придбання суден зарубіжного виробництва на вторинному ринку;

7) погіршення екологічної обстановки на внутрішніх водних шляхах та в морських прибережних акваторіях через експлуатацію флоту, який не відповідає сучасним вимогам по екології;

8) зниження рівня національної безпеки у зв'язку зі збільшенням частки стратегічних вантажів України, що перевозяться зарубіжними судноплавними компаніями;

9) втрати бюджету України від скорочення частки національних вантажів, що перевозяться зарубіжними компаніями, а також від скорочення обсягів виробництва і числа робочих місць;

10) виникнення проблем із зайнятістю населення в містах, основу промисловості яких становить суднобудування і суміжні галузі (де суднобудування створює системо-утворюючий ефект).

2.5.2.2. Оборонне виробництво і національна безпека

Сформована в останні десятиліття практика одиничного і розтягнутого за термінами будівництва і ремонту окремих кораблів привела до помітного ослаблення виробничого потенціалу галузі та практичного руйнування виробничої кооперації, особливо другого і третього рівнів.

Необхідність в кооперації відпала з огляду на стрімке зниження реальних потреб військового кораблебудування.

Однією з характерних особливостей суднобудівної промисловості є широка кооперація виконавців. Порушення кооперації через низьку серійність виробництва призвело до втрати ряду організацій 3-4-го рівнів кооперації, їх перепрофілювання та уходу зі сфери суднобудування.

В Україні не виробляються окремі зразки морської зброї та комплектувального обладнання (ракетні, артилерійські, протимінні комплекси, криголами, обладнання корабельного зв'язку, навігаційне обладнання, дизельні двигуни, дизель-генератори тощо), через що у цій сфері країна сильно залежить від імпорту.

Логістична війна РФ проти України обмежила торгове судноплавство із/до Азовського моря збудованим мостом через Керченську протоку із суттєвими обмеженнями для суден через проведення постійних військових навчань у західній частині Чорного моря, що покривають ¼ всієї площі Чорного моря (зупиняючи мореплавство з портів Одеси, Миколаєва та Херсону, а також із річки Дніпра).

РФ також з метою обійти «кримські санкції» у Чорному морі утворено «сіру зону» порушень морського права, зокрема, судноплавство без включення навігації чи розпізнавання (AIC), без прапора, з сфальшованим прапором або під прапором офшорних зон для блокування руху з морських портів Одеси, Миколаєва і Херсону або з р.Дніпро, що скорочує кількість суден, які б хотіли здійснювати перевезення вантажів до морських портів Україні. Це негативно впливає на економіку портової індустрії, утримання робочих місць, замовлень не

суднобудування і судноремонтні роботи.

Не вирішено питання нівелювання загроз для складових національної безпеки через вільне заходження іноземних суден до ВВШ за Законом України «Про внутрішній водний транспорт» і здійснення ними каботажних перевезень (що у ЄС і США заборонене – жодна країна НАТО не допускає іноземний прапор до каботажу), що призводить до:

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 відповідне скорочення робочих місць в Україні,

розширення ринку нелегально завезеного (контрабандного) пального під виглядом власних суднових припасів, а також завезенню заборонених речей (зброя, боєприпаси, наркотики) та терористів з РФ,

створення потенційної загрози терористичних актів на критичних об'єктах інфраструктури ВВШ (судноплавні шлюзи, розвідні мости, потенційно - електростанції).

2.5.3. Сфера судноремонту.

У зв'язку з високим ступенем невизначеності попиту в умовах ринкової економіки в галузі судноремонту, а також з причини унікальності кожного замовлення, практично відсутня можливість довгострокового логістичного планування.

Використання імпортного обладнання на судах сприяє підвищенню залежності вітчизняного судноремонту від поставок судового комплектувального обладнання з іноземних держав.

Існуючий порядок використання і митного оформлення запасних частин, матеріалів та обладнання, що ввозяться на судах або доставляються іншим способом як іноземними, так і українськими замовниками для ремонту і сервісного обслуговування суден, характеризується складністю і тривалістю проведення відповідних процедур.

В результаті конкурентоспроможність вітчизняних судноремонтних організацій істотно знижується по відношенню до аналогічних організацій іноземних держав, які не мають подібних обмежень, що в результаті веде до збільшення частки ремонту суден на зарубіжних судноремонтних верфях.

2.5.4. Суднове комплектувальне обладнання

Залежно від типів кораблів, суден і зразків морської техніки, а також їх конструктивних особливостей і призначення, вартість судового комплектувального обладнання, що входить до їх складу, може складати від 35 до 75 відсотків вартості будівництва цих кораблів, суден і зразків морської техніки.

При цьому в даний час частка вартості іноземних комплектуючих матеріалів в структурі вартості суднового комплектувального обладнання становить для цивільного сектора від 40 до 85 відсотків, а для військового кораблебудування від 50 до 60 відсотків.

Тому, з метою сприяння полегшенню фінансового навантаження при новому суднобудуванні доцільно тимчасово оптимізувати митні платежі на обладнання та комплектуючі матеріали, що не виробляються в Україні, задля подальшого формування науково-технічної бази імпортозаміщення.

Основною причиною такої ситуації є низька конкурентоспроможність широкого спектру вітчизняного суднового комплектувального обладнання, яка викликана в тому числі низькою якістю і високою вартістю комплектуючих матеріалів, відсутністю системи гарантійного ремонту та сервісного обслуговування, невідповідністю сучасним екологічним вимогам, а також відсутністю вітчизняного виробництва цілого ряду зразків суднового комплектувального обладнання.

Велика кількість цивільних суден будується по закордонних проектах, судновласники і транспортні компанії надають пріоритет імпортному обладнанню, що є однією з основних причин поставок суднового комплектувального обладнання з-за кордону. Дрібносерійний характер виробництва знижує економічну зацікавленість потенційних виробників суднового комплектувального обладнання, а в ряді випадків робить неможливим створення рентабельного виробництва.

У зв'язку з цим в галузі склалася значна залежність від зарубіжних поставок обладнання. Висока частка іноземної продукції в судновому комплектувальному обладнанні і коливання валютних курсів спричиняють ризики підвищення вартості і зриву термінів будівництва суден і морської техніки. Практична відсутність вітчизняної електронної компонентної бази, порушення коопераційних ланцюгів, недосконалість системи узгодження робіт і складність оперативної заміни комплектувального виробу на аналог також істотно впливають на виробничі процеси в суднобудівній галузі.

2.5.5. Сфера забезпечення кадрами

Незатребуваність і низька заробітна плата за роки незалежності привели до втрати кадрового потенціалу. При цьому скорочення чисельності відбувалося в основному за рахунок відходу молодих і перспективних працівників у віці до 30-40 років. Відсутність молодих кадрів порушує спадкоємність поколінь.

Сьогодні на верфях бракує робочих унікальних професій, яких неможливо запозичити з інших галузей, таких як суднові слюсарі-монтажники, електромонтажники, наладчики.

Підготовка наукових кадрів для високотехнологічних галузей, до яких відноситься суднобудування, займає дуже тривалий час.

На сьогоднішній день на суднобудівних підприємствах працює більше 6000 осіб, з них біля 4000 робітників безпосередньо працюють у суднобудуванні та судноремонті. Для порівняння, кількість працюючих у суднобудуванні станом на 1991 рік складала 77 тис осіб.

На підприємствах суднового машинобудування працює більше 10 тис. працівників, у проектно- конструкторських і науково-дослідних організаціях - близько 2 тис. фахівців.

2019 році середня мінімальна заробітна плата на підприємстві складала 5700 гривень. Середня максимальна - 25 900 гривень.

Середній вік працівників в організаціях суднобудівної промисловості становить близько 45 років.

Серйозною кадровою проблемою, яка знижує ефективність виробництва, є професійно-кваліфікаційний дисбаланс, викликаний невідповідністю компетенцій працівників кваліфікаційним вимогам, тому доцільно дозволити суднобудівникам та судновласникам готувати фахівців для морських суден і суден ВВШ із видачею кваліфікаційних документів державного зразку.

2.5.6. Стан суміжних сфер (портова галузь, рибна промисловість)

Портова галузь України дедалі більше втрачає конкурентні позиції на ринку портових послуг Чорноморсько-Азовського басейну, не зважаючи на збільшення вантажопотоку у 2019 році. Виробничі потужності портів використовуються на 50 відсотків. Оновлення основних фондів йде дуже повільними темпами. Середній вік портового флоту наближається до 40 років. Це відбувається з цілої низки причин як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. І хоча українські морські порти в цілому є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США. Власними силами портів та держави, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми галузі (такі як приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, необхідність розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства, розвитку рейдових перевантажувальних комплексів) не вирішити.

В Україні самий великий каскад судноплавних шлюзів у Європі – 6 шлюзів, які сформували площу водної поверхні у 7000 км² з об'ємом води у 44 км³ (що ставить понад 90% від загальної кількості всіх водойм України). Шлюзи на ВВШ є об'єктами критичної інфраструктури та ще й поруч з річками розташовані три атомні електростанції, які також є об'єктами підвищеної небезпеки.

Головними інфраструктурними «вузькими місцями» на головній водній артерії України – на річці Дніпро, що стримують інтенсивне використання потенціалу річкового судноплавства і переорієнтації вантажопотоку з автодоріг на ВВШ, є судноплавні шлюзи. Це відбуваються через відсутність паралельного шляху проходження шлюзом.

Простій суден ВВТ, зокрема на 3-х нижніх шлюзах - Каховському, Запорізькому, Середньодніпровському - складає у середньому 4 години (а у сезонні часи пік – до 2-х діб).

Також на шлюзах суб'єктивно обмежене повне використання всього об'єму шлюзу - шлюзи не пропускають двобаржеві каравани (які за умовами шлюзування можуть за геометричними розмірами заходити до шлюзової камери) через невиправдану загрозу руйнування технологічного гідромеханічного обладнання та технологічних металоконструкцій шлюзів, суттєвого пошкодження гідротехнічних конструкцій, що також не сприяє розвитку судноплавства, а, значить, - суднобудування.

Шлюзи є об'єктами критичної інфраструктури, проти яких можуть бути спрямовані дії іноземного (офшорного, зокрема, російського) судна, що призвести до техногенної катастрофи.

Рибне господарство України відіграє значну роль у забезпеченні населення продуктами харчування. Натомість, вилов 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. Оновлення складу флоту рибної галузі є вкрай необхідним не тільки з огляду заміни зношеного обладнання, а і з точки зору впливу експлуатації застарілих суден на довкілля та їх великі енерговитрати.

Тому питання модернізації та розвитку рибпромислового флоту є питанням державного значення.

2.5.7. Система формування державної політики та планування

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

1. нормативно-правового регулювання у суднобудівній промисловості;
2. розробки проектів стратегій, державних цільових і відомчих програм розвитку суднобудівної промисловості;
3. підготовки пропозицій щодо визначення пріоритетних напрямів науково-технічного та інноваційного розвитку суднобудівної промисловості;
4. підготовки пропозицій щодо технічного переозброєння і технологічного розвитку підприємств і організацій суднобудівної промисловості;
5. підготовка пропозицій щодо проведення структурних перетворень і корпоративної політики на підприємствах та організаціях суднобудівної промисловості державної форми власності.

Практична відсутність системи довгострокового планування у сфері військового кораблебудування негативно впливає на готовність створення пріоритетних зразків озброєння і військової техніки підприємствами та

організаціями галузі, а також перешкоджає своєчасному і якісному виконанню завдань державного оборонного замовлення, планів військово-технічного співробітництва та обмежує можливість нарощування обсягів виробництва озброєння, військової та спеціальної техніки.

Порядок формування та обґрунтування замовниками суднобудівної цивільної продукції, а також закріплення за ними функцій супроводу і контролю наукових досліджень і розробок не визначені в правовому відношенні. У зв'язку з цим виникають складності при формуванні та розробці кількісних і якісних характеристик виробництва і випуску цивільної продукції суднобудівної галузі на основі потреби судновласників в сучасних судах і морській техніці.

Неможливість створення системи довгострокового планування обумовлена в тому числі відсутністю єдиної системи збору достовірної інформації з метою формування статистичної бази галузі.

Ефективний розвиток суднобудування ВВТ потребує розв'язання таких основних проблем:

- 1) непривабливість суднобудівної промисловості в Україні через низький підвищення внутрішнього попиту на суднобудівну продукцію;
- 2) ліквідація конкурентних переваг здійснення каботажних перевезеннях іноземними суднами, що знищує попит на внутрішнє цивільне суднобудування;
- 3) осучаснення вантажного і технічного флоту суден ВВТ, який би відповідав екологічним та технічним європейським стандартам; провадження стандарту EU-TRIN (європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги для суден внутрішнього судноплавства (ЄС-ТВСВП);
- 4) брак кваліфікованого персоналу на ВВТ, зокрема його старіння та відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістів;
- 5) брак фінансових ресурсів;
- 6) надмірна зарегульованість сфери суднобудування;
- 7) неконкурентні умови роботи у порівнянні з наземними видами транспорту, надмірне фінансове, зокрема, податкове, навантаження.

III. Аналіз стану цивільного суднобудування у світі

Центром світового суднобудування є Східна Азія. Три держави – Китай, Південна Корея та Японія – забезпечують 91% усіх світових поставок нового транспортного флоту¹⁸. За останні п'ять років питома вага (за тоннажем) новобудов Європи у світовому суднобудуванні становить лише 3,4%.

Світове суднобудування у 2015-2019 рр., млн т валового тоннажу:

№	Країни	2015	2016	2017	2018	2019	Разом за 5 років	Питома вага, %
1	Азія	65,4	63,6	62,8	55,6	63,2	310,6	95,7
1.1	Китай	25,3	22,4	23,7	23,3	23,1	117,7	36,2
1.2	Південна Корея	23,8	25,5	22,6	14,6	21,7	108,1	33,3
1.3	Японія	12,9	13,4	13,1	14,4	16,2	70,1	21,6
2	Європа	1,6	2,6	2,3	2,0	2,3	10,9	3,4
3	Інші	0,9	0,6	0,6	0,5	0,4	2,9	0,9
Разом		67,9	66,8	65,7	58,0	65,9	324,3	100,0

У Європі є близько 150 великих верфей, з яких 40 – активні гравці на світовому ринку великих морських комерційних суден. У суднобудуванні та судноремонті зайнято близько 120 тис. працівників.

Європейська суднобудівна галузь є світовим лідером у будівництві складних суден, таких як круїзні та риболовецькі судна, мегаяхти, судна забезпечення та ін. Вона також займає сильні позиції у будівництві підводних човнів та інших суден для військово-морських сил. Крім того, європейські країни є світовим лідером з виготовлення широкого асортименту морського обладнання – від силових установок, великих дизельних двигунів та екологічних систем безпеки до приладдя та техніки для вантажно-розвантажувальних робіт та електроніки.

Проте на сьогодні європейське суднобудування частково втратило свої позиції на світовій арені, здебільшого через більш високу вартість робіт та ціновий демпінг з боку конкурентів. Країни Європи, що мають розвинуте суднобудування (серед яких Німеччина, Італія, Велика Британія, Нідерланди та інші), програють Азійському регіону в масовому будівництві транспортних суден, але досі зберігають першість у військовому кораблебудуванні.

Цивільне суднобудування у Європі у 2015-2019 рр., тис. т валового тоннажу

№	Країни	2015	2016	2017	2018	2019	Разом за 5 років
1	Німеччина	383	431	470	479	487	2250
2	Італія	219	421	470	477	527	2114
3	Румунія	403	848	591	99	35	1976
4	Франція	3	228	173	360	353	1117

¹⁸ <https://gmcenter.ua/opinion/ievropejske-sudnobuduvannya-konkuruie-z-aziieju-ne-obsyagom-a-tehnologiyami/>
(дата звернення - 07.07.2021)

№	Країни	2015	2016	2017	2018	2019	Разом за 5 років
5	Фінляндія	115	108	173	138	335	869
6	Норвегія	167	135	68	84	198	653
7	Нідерланди	134	174	106	58	43	515
8	Іспанія	13	54	47	207	193	515
9	Росія	45	59	53	83	100	338
10	Хорватія	75	74	123	24	27	323
11	Польща	15	37	46	6	3	107
12	Греція	4	9	3	10	7	33
13	Данія	0	25	0	0	2	27
14	Португалія	7	0	0	0	10	17
15	Болгарія	3	2	0	2	2	9
16	Естонія	2	0	0	1	1	4
17	Велика Британія	0	1	0	0	2	4
18	Україна	1	1	1		1	4
19	Литва	0	0	0	0	0	0
20	Австрія	0	0	0	0	0	0
Разом		1590	2607	2324	2029	2326	10876

В умовах загострення міжнародної економічної конкуренції європейські суднобудівники роблять ставку на високі технології: впровадження цифрових технологій і технологічних новацій у суднових і вантажних системах, розвиток безекіпажних проєктів і розроблення гібридних силових установок.

У якості ключового джерела зростання європейської економіки аналітики розглядають впровадження технологій Індустрії 4.0 – четвертої промислової революції.

На ринку транспортних суден інноваційний тренд задають саме європейські компанії. Так, з чотирьох майданчиків для проведення випробувань безекіпажних суден три розташовані в Норвегії й одна у Фінляндії. Фінляндія також анонсувала відкриття чотирьох центрів розвитку цифрових технологій у сфері будівництва «розумних» суден-роботів. У Норвегії вже озвучили плани створення першої у світі безекіпажної судноплавної компанії, яка об'єднає виробництво роботизованих суден і розроблення систем управління ними.

Європейські суднобудівники є прикладом у декарбонізації. У 2018 році Міжнародна морська організація (ІМО) прийняла стратегію, яка передбачає зменшення викидів CO₂ на 40% у розрахунку на один транспортний засіб уже до 2030 року. А до 2050 року – скорочення викидів від судноплавної галузі на 50%.

Поки ж судноплавна галузь не поспішає замовляти екологічні плавзасоби, а прогнози показують, що і до 2040 року основним паливом для морського транспорту залишаться нафтопродукти.

IV. Ринок суднобудівної продукції та потенційні ринкові ніші для вітчизняного суднобудування

4.1. Загальна характеристика перспективного продуктового ряду суднобудівної промисловості.

Перспективний продуктовий ряд суднобудівної продукції визначають (в порядку пріоритету):

- 1) військове кораблебудування і судноремонт для вітчизняних замовників;
- 2) цивільне суднобудування для вітчизняних замовників та іноземних замовників;
- 3) цивільний судноремонт для вітчизняних та іноземних замовників;
- 4) експорт військової продукції і послуг в рамках військово-технічного співробітництва;
- 5) виробництво непрофільної цивільної продукції ¹⁹;

За вартістю основну частину загального обсягу замовлень організацій суднобудівної промисловості становлять замовлення з військового кораблебудування для вітчизняних замовників, а також продукція цивільного суднобудування для внутрішнього ринку.

Номенклатура, терміни і вартість створюваної військово-морської техніки визначені у Державній цільовій оборонній програмі розвитку озброєнь.

За кількістю створюваних типів морської техніки, суден і плавзасобів лідирує цивільне суднобудування.

Основні сектора ринку цивільної морської техніки, в яких організації вітчизняної суднобудівної промисловості можуть бути конкурентоспроможними, претендувати на значущі частки ринку і забезпечать стратегічні інтереси представлені нижче.

4.2. Військове кораблебудування і судноремонт для вітчизняних замовників

Попит на продукцію військового кораблебудування визначається поточною Державною цільовою оборонною програмою розвитку озброєння і державним оборонним замовленням (планами оборонних закупівель) - це кораблі, судна і плавзасоби, морська зброя і озброєння для Військово-Морських Сил. Окремо закуповується номенклатура для Адміністрації Державної прикордонної служби та Державної служби з надзвичайних ситуацій.

Україна входить до числа країн, які можуть будувати певні класи і типи військових кораблів. При оновленні та розвитку бойових надводних кораблів пріоритетним є створення кораблів ближньої морської зони.

¹⁹ В реалістичному сценарії цей пункт має бути вище за пріоритетом оскільки за наявності сировини та можливостей металообробки саме непрофільна продукція може бути стратегічно важливою – наприклад оншорні та офшорні енергетичні конструкції.

В даний час в рамках заходів військово-технічного співробітництва з іноземними державами реалізуються наступні проекти з будівництва суден в інтересах Міноборони та Державної прикордонної служби України:

2. Великобританія - розпочата робота щодо реалізації спільного українсько-британського проекту зі створення ракетного катера²⁰ для потреб ВМС ЗС України;

4. Туреччина - реалізується контракт на будівництво 4-х корветів для ВМС ЗС України. Перший корвет буде побудовано в Туреччині, інші 3 на суднобудівному заводі «Океан»;

3. Франція - Міністерством внутрішніх справ України в інтересах Адміністрації Державної прикордонної служби України укладено контракт з французькою компанією ОСЕА на будівництво 20 катерів для посилення охорони морських кордонів країни. З 20 катерів 5 передбачається побудувати на Миколаївському суднобудівному заводі «НІБУЛОН» вже в наступному році;

В рамках співпраці з США здійснена закупівля 2-х катерів класу «Айленд». Вартість закупівлі складається лише з вартості ремонту, підготовки до транспортування та транспортування катерів до м. Одеса. До кінця року передбачається отримати ще 3 катери;

Існує потреба у будівництві підводних човнів, зокрема:

- підводних човнів, які б здійснювали функцію носіїв ракетного озброєння;
- малих і надмалих підводних човнів;
- безкіпажних (безлюдних) глибоководних апаратів.

4.3. Експорт військової продукції і послуг, продуктивний ряд для військово-технічного співробітництва.

Україна може здійснювати:

- постачання, спільне виробництво, локалізацію виробництва морських газотурбінних двигунів та запасних частин до них, радіолокаційних комплексів розвідки та висвітлення надводної та повітряної обстановки, плавучих доків;
- проектування кораблів та катерів різних типів та класів.

4.4. Загальні принципи визначення ринку суднобудівної продукції на сучасному етапі

Очевидно, що першочерговим завданням українського суднобудування є подолання технологічного відставання в частині будівництва суден цивільного флоту, що має забезпечити впровадження новітніх суднобудівних технологій і відповідність кращим світовим показникам продуктивності праці.

²⁰ Підписаний меморандум та заплановано будівництво 8 катерів з частковою локалізацією в Україні

Тому в якості основного перспективного напрямку розглядається освоєння внутрішнього ринку. Стратегічне завдання будь-якої економіки - забезпечення перевезення 50% національної зовнішньоторговельної вантажної бази національним транспортом.

Перспективний ринок продукції цивільного суднобудування включає різноманітну номенклатуру складних наукомістких морських та річкових суден для оновлення транспортного та рибпромислового флоту країни, морську техніку для вивчення і освоєння нафтогазового потенціалу континентального шельфу, пороми, буксири, рятувальники, а також науково-дослідні судна для виконання робіт в галузі гідрометеорології і моніторингу стану навколишнього середовища, суду екологічного та гідрологічного контролю.

До цієї сфери також відносяться всі види судноремонту та виробництво іншої продукції для суміжних галузей - паливно-енергетичного комплексу, транспорту, медицини тощо

Внутрішній ринок цивільного суднобудування представлено судами і морською технікою різного призначення, основними з яких є транспортні судна, судна рибпромислового флоту, допоміжні судна і судна технічного флоту, плавучі доки і морська техніка для освоєння континентального шельфу.

Аналіз можливостей суднобудівних організацій і фінансово-економічного стану судновласників, транспортних і лізингових компаній показує неможливість задоволення потреби внутрішнього ринку в цивільних судах і морській техніці до 2030 року.

Так, з метою задоволення потреби внутрішнього ринку до 2030 року необхідно будівництво:

1. військових суден
2. морських транспортних суден
3. транспортних суден класу "ріка-море"
4. суден рибпромислового флоту
5. морської техніки допоміжного і технічного флотів
6. науково-дослідних суден
7. суден і морської техніки для освоєння шельфових родовищ.

У той же час, незважаючи на недостатнє завантаження вітчизняних суднобудівних організацій, кількість замовлень на будівництво суден і морської техніки обмежена можливостями потенційних замовників.

У частині експорту продукції цивільного суднобудування основним завданням вітчизняної суднобудівної промисловості в умовах глобального ринку є закріплення в традиційних експортних нішах, а також розширення географії поставок в першу чергу високотехнологічних цивільних суден і зразків морської техніки з високою доданою вартістю.

У середньостроковій і довгостроковій перспективі вітчизняні виробники можуть розраховувати на задоволення певної частки потреби світового ринку в цивільній морській техніці.

Водночас конкурентними перевагами вітчизняного суднобудування є: достатній науковий потенціал, наявність власної сировинної бази та необхідних виробничих площ, що дає підстави вважати розвиток цієї галузі одним із пріоритетів забезпечення транспортної, продовольчої, енергетичної та військової безпеки.

Сумарні потужності українських суднобудівних заводів, здатні щорічно будувати від 30 до 40 суден, з них 12-14 суден типу річка-море, 10-12 барж, 4-6 буксирів, 2-4 прогулянкових пасажирських суден, 2-4 судна технічного флоту, або малих військових кораблів.

4.5. Внутрішній водний транспорт (ВВТ)

Станом на 2020 рік в Україні існує 284 судновласника²¹ і зареєстровано всього 1167 суден.

Найбільша кількість суден у ПрАТ "Українське Дунайське Пароплавство" - 256 (з них 33 - морських) і АСК "Укррічфлот" - 95 (з них 43 морських).

За обсягом перевезень найбільшими судновласниками в Україні є:

АСК "Укррічфлот" - 46% від всього обсягу перевезень (у 2017 році - за даними самого АСК);

ПрАТ "Українське Дунайське Пароплавство" - 24% від всього обсягу перевезень;

ТОВ СП "Нібулон" - 12% від всього обсягу перевезень;

Основна проблема ВВТ цього виду транспорту – дисбаланс собівартості альтернативних видів перевезень (водний транспорт у всіх країнах є дешевшим, а в Україні - дорожчим за залізницю і дешевшим за автотранспорт, але при цьому він є капіталомістким і повільним).

Основні переваги ВВТ – самий екологічний вид транспорту, за один рейс перевозить набагато більший обсяг вантажів, ніж інші види транспорту, у ЄС, є самим дешевим видом транспорту, Україна має достатньо потужностей (суднобудівних заводів) для задоволення потреб до 2028-2030 років перевезень пасажирів і вантажів на внутрішніх водних шляхах.

Основні недоліки ВВТ - сезонність експлуатації, повільна окупність, вільний допуск іноземних суден до каботажних перевезень, нерівні економічні умови каботажних та міжнародних перевезень, низька пропускна спроможність судноплавних шлюзів, відсутність необхідної кількості суден технічного флоту, нерозвиненість інфраструктури, зарегульованість бізнесу, «драконівські» штрафи.

²¹ <http://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2021/02/Огляд-морської-галузі-України.-2021p.x36655.pdf>

Перспектива – забезпечення ВВТ статусу найдешевшого виду транспорту через імплементацію Директиви 2003/96 в частині пункту «f» статті 15 шляхом запровадження повної компенсації акцизного податку на паливо для суден ВВТ для внутрішнього судноплавства.

Основні перспективи розвитку швидкісних пасажирських перевезень пов'язані з розвитком пасажирських суден з динамічними принципами підтримки - з повітряної каверною на днищі, на підводних крилах, на повітряній подушці, екранопланів. При цьому судна на повітряній подушці і екраноплани забезпечують всесезонність перевезень.

З метою модернізації внутрішніх водних шляхів України (ремонт суднопропускних та інших гідротехнічних споруд, підтримання гарантованих глибин) актуальною є також завдання створення відповідних суден технічного флоту (днопоглиблювальні судна, плавкрани, криголами і ін.), який на сьогоднішній день не задовольняє сучасним вимогам ні за кількісним, ні за якісним складом.

4.6. Морський торговельний флот

Аналіз морського торговельного флоту проведений відповідно даних Регістрової книги суден станом на 31.12.2019 року:

МОРСЬКІ ТА ЗМІШАНОГО ПЛАВАННЯ САМОХІДНІ І НЕСАМОХІДНІ СУДНА						
№	Типи суден	Більше 100 т	Менше 100т	Всього	Серед-ній вік, років	Дедвейт тонн
ТРАНСПОРТНІ СУДНА						
1	ВАНТАЖНІ СУДНА	240	1	241		335756
1.1	СУХОВАНТАЖНІ	80	0	80	39,0	307560
1.2	ТАНКЕРИ	11	1	12	36,0	28196
1.3	НЕСАМОХОДНІ	149	0	149	25,0	
2	ПАСАЖИРСЬКІ	14	11	25	29,2	1212,4
	З них прогулянкові (безкоикові)	12	11	23		
	Всього транспортні	254	12	266		336 968
РИБАЛЬСЬКІ						
3	РИБОПРОМИСЛОВІ	52	16	68	36,4	
ТЕХНІЧНІ СУДНА ТА СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ						
4	БУКСИРИ	111	21	132	34,1	
5	СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ**	64	41	105	35,0	
СТОЯНКОВІ						
6	ПЛАВЗАСОБИ***	12	2	14	24,5	
	ВСЬОГО	493	92	585	32,7	

*Торговельний флот — судна, самохідні чи несамохідні плавучі споруди, що використовуються:

1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів тощо;

2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту та інших цілей.

***Судна спеціального призначення: пожежні, рятувальні, патрульні експедиційні, бурові, криголами, земснаряди, водолазні боти, обслуговування плавучих знаків, паливнозаправні станції, бункерувальні, збирачі лляльних вод, плавучі крани, плавучі доки та майстерні, ґрунтовозні, перевантажувальні, лоцманські, нафтосміттєзбирачі, наукові, учбові тощо.*

****Плавзасоби (стоянкові): причали, понтони, дебаркадери, плавучі ресторани, офіси тощо.*

На день видання Регістрової книги сумарна валова місткість морських та змішаного плавання самохідних і несамохідних суден становила 589 576 тонн, а кількість - 585 од.

За 6 років (2014-2019) різниця між побудованими та списаними суднами складає 105 суден валовою місткістю 377922 т, тобто за цей період морський флот зменшився на 64 %.

Ця тенденція продовжилася і у 2020 році. Сумарна валова місткість зменшилася на 124086 т, а кількість на 49 од., тобто морський торговельний флот за рік зменшився на 21 %.

Довідково. Якщо на 1 січня 1993 року, за даними Укрморрічфлоту, у складі державних судноплавних компаній України (єдина на той час судноплавна компанія) налічувалося 378 тільки морських суден загальною вантажопідйомністю (дедвейтом) 5,3 млн тонн, то до кінця 2019-го сумарний дедвейт морських суден і суден «річка–море», зареєстрованих в Україні, становив лише 0,34 млн тонн. При цьому середній вік суден уже перевищив граничний для вантажного флоту 25-річний поріг. А найбільше з колишніх морських пароплавств — Чорноморське, що мало 240 суден, на сьогодні втратило свій флот і перестало існувати як судноплавна компанія.

Основою вантажного флоту є суховантажні судна, нормативний строк служби яких сягає 22–24 років. Але, слід зазначити, що суднам з терміном служби понад 15 років за вимогами екології заборонено заходити в порти розвинених країн, що також значно обмежує конкурентоспроможність вітчизняного флоту, де понад нормативний строк експлуатується понад 80 % загальної кількості суден.

Основні причини стрімкого скорочення тоннажу флоту під українським прапором – це його фізична зношеність, відсутність фінансування будівництва нових суден, високі ставки оподаткування судноплавних компаній, відсутність сучасних заставних схем фінансування будівництва та купівлі суден.

4.7. Промисловий флот

Станом на кінець 2019 рок у Реєстрі риболовних суден, який є складовою частиною Державного суднового реєстру України і ведеться Держрибагентством, зареєстровано **114** суден флоту рибної промисловості, що підлягають нагляду класифікаційного товариства. Виключно у (морських) економічних зонах інших держав та відкритому морі здійснювали промисел **6** суден, в Азово-Чорноморському басейні **65** суден флоту рибної промисловості. Частина суден рибпромислового флоту експлуатуються з перевищенням нормативного терміну служби - вони не тільки малоефективні, але і не відповідають сучасним стандартам безпеки.

Тому, незважаючи на те, що на сьогоднішній день Україна втратила більшість квот на вилов риби і морепродуктів, проблема оновлення флоту є актуальною. Вирішення завдання оновлення промислового флоту пов'язане з необхідністю розробки ефективних заходів державної підтримки та регулювання, в ряду яких слід розглядати:

1) розробку типових проектів універсальних суден, які відповідають вимогам різних компаній, з метою підвищення серійності суден, що замовляються;

2) створення лізингових компаній;

3) перегляд принципів квотування;

4) обмеження доступу на український ринок старих іноземних суден.

Модернізація промислового флоту повинна забезпечити вирішення завдання продовольчого забезпечення населення при максимально ефективному використанні морських біологічних ресурсів.

Довідково. За інформації Держрибагентства України, для роботи в Азово-Чорноморському басейні орієнтовно додатково необхідно: 6 малих риболовецьких траулерів з кормовим траленням (МРТМ), 12 сейнерів-траулерів, одне науково-дослідне судно. Наявність цих суден дозволить освоїти невикористаний в Азово-Чорноморському басейні ресурс орієнтовно в 130 тис. т.

4.8. Науково-дослідний флот

Науково-дослідний флот є найважливішою складовою частиною системи забезпечення національної безпеки країни в сфері вивчення, освоєння і використання Світового океану.

V. Мета, ключові орієнтири та шляхи реалізації державної політики в суднобудуванні

Метою державної політики в сфері суднобудування є створення нової конкурентоспроможної суднобудівної промисловості на основі розвитку вітчизняного науково-технічного та виробничо-технологічного потенціалу, модернізації і технічного переозброєння, вдосконалення нормативно-правової бази для повного задоволення потреб держави і бізнесу в сучасній продукції суднобудування та виконання Угоди про Асоціацію.

Стратегія відповідно до Угоди про Асоціацію спрямована на задоволення потреб держави та вітчизняного бізнесу в сучасній конкурентоспроможній вітчизняній продукції суднобудування, на розширення обсягів високотехнологічного експорту і збільшення внеску суднобудівної промисловості в приріст внутрішнього валового продукту.

Конкурентоспроможність в суднобудуванні визначається, як ціновими факторами (собівартість зведення, фінансові та кредитні можливості верфі і т.д.), так і неціновими (новизна рішень, технологія побудови, якість виготовлення, терміни поставки судна і т.д.). Задоволення істотної частки потреб держави в сучасній продукції суднобудування забезпечується дієвими заходами щодо створення умов для відпрацювання перспективних і проривних критичних технологій в суднобудуванні, а також відновлення втрачених технологій і приведення виробничих потужностей і кадрового складу підприємств у відповідність з очікуваними портфелями замовлень в рамках державного оборонного замовлення і державної програми озброєння.

Ключовими орієнтирами для розвитку суднобудівної промисловості є:

1) військова безпека, активна зовнішня політика в забезпечення стратегічної стабільності у Чорноморському регіоні (створення для ВМС кораблів і суден для забезпечення необхідного рівня обороноздатності країни);

2) транспортна безпека (забезпечення морського і річкового флотів необхідним тоннажем для вантажних і пасажирських перевезень силами національних суднобудівних заводів ~~неревізників~~), побудова сучасної інфраструктуру;

3) продовольча безпека (забезпечення тоннажем рибальського флоту);

4) паливно-енергетична безпека (постачання унікальних плавзасобів і необхідного технічного флоту для розвідки і видобутку вуглеводневої сировини на морському шельфі);

5) зупинення незаконного ввезення (контрабанди) пального іноземними суднами шляхом імплементації пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96 в частині повної компенсації акцизного податку на пальне для внутрішнього судноплавства із одночасним контролюванням його цільового використання;

6) забезпечення мобілізаційної готовності та сталого функціонування економіки в надзвичайних ситуаціях;

7) забезпечення внутрішнього попиту на суднобудування через імплементацію вказаних Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 відповідно до Закону України «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;

8) допуск до каботажних перевезень за міжнародними угодами за принципом взаємності із врахуванням вимог Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 відповідно до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу».

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішення таких завдань:

1) створення цивільної продукції суднобудівної промисловості, розроблення і виконання комплексної Державної цільової програми розвитку суднобудування та судноремонту на період до 2030 року;

2) забезпечення виконання Державної цільової оборонної програми розвитку озброєння та державного оборонного замовлення (планів з оборонних закупівель), а при закупівлі продукції за імпортом - з поступовою локалізацією виробництва, в тому числі за ліцензійними договорами²²

3) створення умов для підвищення внутрішнього попиту на суднобудівну продукцію;

4) розроблення та запровадження ефективного фінансово-кредитного механізму фінансування розширеного відтворення у суднобудуванні;

5) створення випереджаючого науково-технічного набутку і технологій, необхідних для створення перспективної морської і річкової техніки;

6) зміцнення і розвиток наукового, проектно-конструкторського і виробничого потенціалу галузі;

7) розвиток кадрового потенціалу суднобудівної промисловості і закріплення його на підприємствах галузі;

8) забезпечення ефективності роботи галузі та інвестиційної привабливості вітчизняного суднобудування, включаючи досягнення рівня передових країн за якістю суднобудівної продукції;

9) утворення державної програми зі стимулювання суднобудування;

10) імплементація вимоги Угоди про Асоціацію та Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» у сфері транспорту відповідно шляхом імплементації Регламентів ЄЕК №№ 3921/91 і 3577/92²³;

²² Локалізація виробництва з метою збільшення питомої ваги вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектуючих виробів вітчизняного походження, виконання робіт та надання послуг вітчизняними виробниками на митній території України у вартості товарів, робіт і послуг, що закуповуються для потреб національної безпеки та оборони, в тому числі шляхом укладання офсетних (компенсаційних) угод з іноземними постачальниками під час закупівлі товарів, робіт і послуг за імпортом.

²³ Згідно з абзацом 6 пункту 3.4.3 і абзацом 2 пункту 4.2.3 «Доступ на ринок» Розділу III Додатку до

- 11) вжиття заходів з залучення інвестицій;
- 12) запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій, набуття відповідності флоту екологічним стандартам Європейського Союзу (зокрема, щодо заборони скидання суднових стічних вод без обмежень на ходу у внутрішні водойми, запровадження обов'язковості здавати всі судові відходи до спеціалізованого приймального обладнання у портах (терміналах) для їх збереження і утилізації);
- 13) формування внутрішнього попиту на суднобудування шляхом імплементації Регламентів ЄЕК №№ 3921/91 і 3577/92 відповідно до абзацу 6 пункту 3.4.3 і абзацу 2 пункту 4.2.3 «Доступ на ринок» Розділу III Додатку до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» № 1629-IX та Директиви 2003/96 відповідно до статті 136 і Додатку XXVIII до Угоди про Асоціацію, а також 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» та виконання пункту 105 плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та покращення бізнес-клімату, плану дій щодо підвищення позиції України в рейтингу Світового банку «Ведення бізнесу» (“Doing Business”), що затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1413-р;
- 14) скасування подвійного обкладання портовими зборами у морських портах та заборона здійснення каботажних перевезень іноземними суднами, допуску їх до шлюзів, окрім як за міжнародними угодами, що укладені принципом взаємного допуску;
- 15) здійснення каботажних перевезень під Державним Прапором України і суднами, що побудовані в Україні;
- 16) впровадження європейських стандартів технічних характеристик суден EU-TRIN (європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги для суден внутрішнього судноплавства (ЕС-ТВСВП)
- 17) звільнення від сплати портових зборів у морських портах суден із максимальною осадкою не більше ніж 4 метри;

Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» № 1629-IX та Директив 2003/96 (згідно зі статтею 136 і Додатку XXVIII до Угоди про Асоціацію, а також 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

18) забезпечення рівних економічних умов для каботажного та міжнародного судноплавства, як то прийнято у ЄС.

Розвитку суднобудування України сприятиме:

1) впровадження рівних економічних умов каботажного і міжнародного судноплавства іноземними суднами і суднами, що плавають під Державним Прапором України;

2) звільнення судновласників від портових зборів у морських портах для суден з максимальною осадкою не більше за 4 метри;

3) вилучення судових ходів з меж акваторій морських портів Миколаїв та Херсон;

4) зниження вимог до визначення мінімального складу екіпажу суден із великим рівнем автоматизації керування судном;

5) демонополізація ринку лоцманських послуг;

6) заборона скидання на внутрішніх водних шляхах судових стічних вод без обмежень на ходу;

7) встановлення правового статусу приватного відокремленого морського терміналу, що збудований і введений до експлуатації до набуття чинності Закону України «Про морські порти України»;

8) встановлення механізму перерахування частини суми портових зборів у портах (терміналах) і надання спеціалізованих послуг у морських портах до бюджетів місцевих громад, на території яких розташовані такі порти.

Запровадження державної програми стимулювання суднобудування суден ВВТ, яка б передбачувала часткову компенсацію: відсоткової ставки за банківськими кредитами, залученими для покриття витрат, пов'язаних із провадженням діяльності щодо суднобудування суден ВВТ, вартості судноремонтних або суднобудівно-судноремонтних робіт суден ВВТ та вартості судна ВВТ.

Пріоритетами розвитку суднобудівної промисловості України, що в тому числі окреслені в Морській доктрині України на період до 2035 року, є:

1) створення цивільної продукції суднобудівної промисловості, розроблення і виконання комплексної програми розвитку суднобудування та судноремонту на період до 2030 року;

2) розроблення та запровадження ефективного фінансово-кредитного механізму фінансування розширеного відтворення у суднобудуванні;

3) створення за участю держави вертикально інтегрованих структур, які об'єднують увесь технологічний ланцюг суднобудування “дослідження - проектування - будування - сервісне обслуговування - ремонт”;

4) розвиток внутрішнього ринку суднобудування з використанням механізмів державно-приватного партнерства, здійснення державного замовлення на виробництво окремих видів суднобудівної продукції.

5) розвиток і підтримка науково-технічного, технологічного, промислового і кадрового потенціалів на рівні, що забезпечує ефективне здійснення морської діяльності та випуск високотехнологічної конкурентоспроможної продукції військового і цивільного призначення;

6) забезпечення максимальної локалізації суднобудівного виробництва на території України;

7) підвищення ефективності державного регулювання в суднобудуванні;

8) забезпечення безумовного виконання завдань державного оборонного замовлення в частині створення бойових надводних кораблів, підводних човнів, озброєння, військової і спеціальної техніки для Військово-Морських Сил на рівні кращих світових зразків (а при закупівлі продукції за імпортом - з поступовою локалізацією виробництва, в тому числі за ліцензійними договорами);

9) досягнення технологічної незалежності України у сфері виробництва озброєння і військової техніки;

10) нарощування обсягів експорту військової та цивільної продукції суднобудування;

11) створення ефективної системи просування продажів, ремонту та сервісного обслуговування продукції суднобудування на світовий ринок;

12) усунення адміністративних бар'єрів і вдосконалення правового регулювання в суднобудівній галузі;

13) впровадження передових цифрових технологій на всіх етапах життєвого циклу кораблів, суден і морської техніки;

14) забезпечення сприяння розвитку вітчизняного суднобудування суден ВВТ із переходом з 2025 року до використання на ВВШ лише суден, що збудовані в Україні;

15) забезпечення інвестиційної привабливості та досягнення стійкого зростання основних показників фінансово-економічної та виробничої діяльності організацій суднобудівної промисловості;

16) забезпечення створення та ефективного використання навчальної та учбово-тренажерної бази для підготовки висококваліфікованого персоналу ВВТ, яка відповідатиме європейським стандартам;

17) підвищення привабливості суднобудування для бізнесу шляхом імплементації:

пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96 (відповідно до статті 136 і Додатку XXVIII до Угоди про Асоціацію) щодо запровадження механізму повної компенсації суми сплаченого акцизного податку на пальне для суден при каботажних перевезеннях,

Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 (відповідно до абзацу 6 пункту 3.4.3 і абзацу 2 пункту 4.2.3 Розділу III Додатку до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» № 1629-IX) у частині щодо запровадження механізму

допуску іноземних суден до каботажних перевезень за міжнародними угодами про внутрішнє судноплавство за принципом взаємного допуску та із поступовим переведенням частки вантажів (1 - 5 млн.тонн/рік) з наземного транспорту на ВВТ та переходом з 2025 року до використання лише суден, що збудовані в Україні і плавають під Державним Прапором України.

Ключовим фактором розвитку цивільного суднобудування є прийняття довгострокових інвестиційних рішень базовими замовниками галузі.

В даний час існує єдиний механізм вирішення подібних проблем - концентрація ресурсів на найбільш пріоритетних напрямках і узгодити заходи, спрямовані на вирішення проблеми, за цільовим завданням, термінів і ресурсів в існуючих, що розробляються і перспективних цільових програмах, планах, окремих проектах і комплексах заходів науково технічного, правового, економічного, організаційного та політико-дипломатичного характеру, що стосуються морської діяльності, в рамках єдиної стратегії.

Реалізація Стратегії розвитку суднобудівної промисловості вимагає вирішення комплексу задач, які можуть бути згруповані за трьома основними напрямками вирішення проблеми:

1) розвиток науково-технічного і виробничого потенціалу, комплексна модернізація і технічне переозброєння галузі;

2) законодавче і нормативно-правове забезпечення розвитку суднобудування (зокрема, задля реалізації відповідно до Конституції України інтеграційних процесів з ЄС запровадити здійснення каботажних перевезень згідно з: Регламентами ЄЕК №№ 3921/91 і 3577/92 (які Україні зобов'язана імплементувати відповідно до абзацу 6 пункту 3.4.3 і абзацу 2 пункту 4.2.3 «Доступ на ринок» Розділу III Додатку до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» № 1629-IX) та Директивою 2003/96 (яку Україна зобов'язана імплементувати відповідно до статті 136 і Додатку XXVIII до Угоди про Асоціацію, а також 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106);

3) структурні перетворення і оптимізація потенціалу галузі.

Механізм реалізації стратегії базується на нормативно-правовому впорядкуванні судноплавства задля надання поштовху розвитку суднобудування (митно-тарифне регулювання, механізми субсидування, фінансових (зокрема, податкові) пільг, компенсації акцизного податку на пальне для суден у каботажу, процентів ставок банківських кредитів, реалізації державних цільових програм).

Компенсаторами від несплат акцизного податку на пальне для суден у каботажних перевезеннях має бути:

приведення статті 53 Закон України «Про внутрішній водний транспорт» до вимог Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 - кожна перевезена тонна вантажу під Державним Прапором України принесе 150 грн.;

виключення п.2 ч.2 статті 9 Закону та виконання п.105 Розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1413-р, що надасть можливість лише раз сплачувати портові збори при експорті/імпорті, що збереже 60 млн.дол.США для ДП «АМПУ», які у вигляді дивідендів потраплять до Державного бюджету України;

перенесення кожного 1 млн.т вантажу з автомобільного транспорту на ВВШ дасть економію до 1 млрд.грн. на утримання автодоріг (економія Державного дорожнього фонду України).

Задля здійснення контролю за рухом пального судна можуть працювати за аналогом рухомих акцизних складів.

Необхідно також керуватися найважливішим принципом ієрархічної системи: стратегія повинна впливати із загальної стратегії економічного розвитку країни в цілому, довгострокових кораблебудівних програм, а також програм і великих проектів в області цивільного суднобудування. При цьому Стратегія розвитку суднобудівної промисловості має загальні точки дотику зі стратегіями інших галузей.

Досягнення зазначеної мети буде забезпечено за рахунок вирішення наступних завдань:

1) підвищити ефективність планування і управління виробництвом в організаціях суднобудівної промисловості і забезпечити їх фінансову стійкість;

2) забезпечити повне і своєчасне фінансування заходів з розвитку нових технологій, критичних для створення перспективної морської техніки, забезпечити завантаження стендової випробувальної бази, впровадження розроблених технологій та оптимізацію структури науково-дослідних центрів;

3) забезпечити виконання 100 відсотків завдань державного оборонного замовлення за термінами і вартістю створення кораблів, суден, озброєння і військової спеціальної техніки для Військово-Морських Сил, розробити і впровадити найбільш передові технології виробництва (при закупівлі продукції за імпортом - з поступовою локалізацією виробництва, в тому числі за ліцензійними договорами);

4) зайняти до 50% відсотків внутрішнього ринку цивільних суден і морської техніки у вартісному вираженні і до 50% відсотків в тоннажі, збільшити обсяг їх експорту;

5) забезпечити задоволення потреби суднобудівної промисловості в електронній компонентній базі вітчизняного виробництва і досягнення частки

суднового комплексувального обладнання вітчизняного виробництва у вартості кінцевої продукції;

6) збільшити кількість високопродуктивних робочих місць, збільшити заробітну плату працівникам промислових організацій суднобудівної галузі;

7) здійснити будівництво та розвиток сталої та достатньої інфраструктури ВВТ, підтримання гарантованих габаритів суднового ходу глибиною до 3,65 метри та необхідних засобів навігації, завдяки своєчасному технічному обслуговуванню, ремонту та використанню гідрографічного/днопоглиблювального обладнання, сучасної річкової інформаційної служби (з урахуванням вимог європейських регламентів та директив, яка інтегрована з РІС країн Європейського Союзу) та приймальних споруд для суднових відходів;

8) впровадити при суднобудуванні європейських стандартів до технічних характеристик суден відповідно до EU-TRIN (європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги для суден внутрішнього плавання (ЄС-ТВСВП);

9) забезпечити скасування портових зборів у морських портах для суден з максимальною осадкою не більше за 4 метри відповідно до пункту 105 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та покращення бізнес-клімату, плану дій щодо підвищення позиції України в рейтингу Світового банку "Ведення бізнесу" ("Doing Business"), що затверджене Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1413-р;

10) забезпечити судновласникам можливість самим готувати членів екіпажу суден із видачею кваліфікаційних документів державного зразку;

11) забезпечити визнання в країнах Європейського Союзу українських кваліфікованих документів членів екіпажу суден;

12) ліквідувати конкурентні переваги іноземних суден та мінімізувати обсяги ринку незаконно ввезеного (контрабандного) пального іноземними суднами шляхом імплементації пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96 (відповідно до Додатку XXVIII до Угоди про Асоціацію);

13) виключити дискримінацію суден, що плавають під Державним Прапором України, що призводитиме до «виштовхування» їх під іноземний прапор;

14) забезпечити для розвитку цивільного суднобудування здійснення каботажних перевезень іноземними суднами за міжнародними угодами шляхом імплементації Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 (відповідно до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» № 1629-IV).

VI. Принципи реформування держсектора суднобудівної промисловості. Заходи державної підтримки національного суднобудування

Станом на зараз в галузі з метою консолідації найбільш цінних державних активів планується створення інтегрованої структури, основним завданням якої є координація діяльності науково-дослідних і промислових організацій, що будуть входити до їх складу, для забезпечення потреб держави в проектуванні, будівництві і ремонті надводних кораблів для Військово-Морських Сил, у виробництві продукції цивільного призначення та морської техніки, а також потенційного здійснення постачання кораблів і надання послуг іноземним замовникам.

Необхідність реформування підприємств суднобудівної промисловості державної форми власності викликана наступними основними причинами:

- 1) недостатнім рівнем завантаження підприємств, в тому числі роботами за державним оборонним замовленням, і, як наслідок, наявністю надлишкових виробничих потужностей і низькою рентабельністю виробництва;
- 2) низьким технічним рівнем основних фондів ряду підприємств;
- 3) кадровими проблемами, зокрема загальним надлишком персоналу і гострою нестачею висококваліфікованих професійних кадрів;
- 4) низькою ефективністю системи корпоративного управління в сучасних економічних умовах;
- 5) погіршенням якості і високою собівартістю продукції, що випускається;
- 6) відсутністю внутрішнього попиту на суднобудування нових суден в Україні через наявність конкурентних переваг у іноземних суден при каботажних перевезеннях;

В даний час держава фактично делегує державним підприємствам повноваження (аутсорсинг) з прямим технологічним, фінансовим і наукового управління. Однак розрізнені держпідприємства не в змозі ефективно реалізувати ці функції. Для забезпечення реалізації цих функцій необхідно створення потужної інтегрованої структури.

6.1. Основні принципи структурного реформування держсектора суднобудівної промисловості.

1. Пріоритетність розвитку підприємств в інтересах забезпечення національної оборони та безпеки держави.
2. Даний принцип має на увазі пріоритетний розвиток при відповідній державній підтримці ключових підприємств, що здійснюють свою діяльність переважно в інтересах виконання державних програм, спрямованих на забезпечення обороноздатності країни.
3. Створення оптимальної організаційної структури управління об'єднання підприємств, що забезпечує рівноправність і зацікавленість у спільній діяльності.

4. Однаково доступний інтелектуального потенціалу конструкторських бюро для всіх підприємств галузі.

5. Вирівнювання фінансово-економічних умов функціонування при виконанні державного і приватного замовлень.

Для всіх підприємств галузі повинні бути створені ідентичні умови виконання державних і приватних контрактів щодо економічної відповідальності за своєчасне і якісне їх виконання та у сфері ціноутворення.

6.2. Заходи державної підтримки національного суднобудування.

Система заходів державної підтримки національного суднобудування і судноплавства повинна відповідати загальноприйнятій світовій практиці провідних морських країн.

Як інструмент державного регулювання в сфері реалізації Стратегії здійснюватиметься комплекс податкових, митних та інших пільг (субсидій), спрямованих на підтримку і розвиток вітчизняного суднобудування і судноплавства встановити, зокрема:

1) податкові пільги для судновласників (судноплавних компаній), які реєструють свої судна в Українському реєстрі суден: пільги при сплаті податку на прибуток, майно, транспортний податок, страхові внески до Пенсійного фонду, Фонду соціального страхування тощо;

2) тимчасові податкові та митні пільги для організацій суднобудівної промисловості при придбанні матеріалів і ресурсів, комплектуючих виробів та обладнання, які не виробляються в Україні;

3) компенсація: першому власнику судна – 40% вартості первісної вартості судна внутрішнього плавання, що побудований в Україні та (або) 70% банківської ставки за банківськими кредитами, кредитами міжнародних фінансових організацій на будівництво та (або) перше придбання суден ВВТ, що побудовані в Україні; судновласнику - частини вартості пального, придбаного ним на митній території України або ввезеного ним на митну територію України, що використане його суднами для каботажного плавання на внутрішніх водних шляхах (крім випадків використання суден для особистих цілей), протягом двох місяців з дати здачі звіту про його використання в розмірі розрахункової суми акцизного податку на таке пальне згідно Податкового кодексу України.

Використання перерахованих вище заходів дозволить:

1) судновласникам (судноплавним компаніям) - підвищити рентабельність (знизити логістичні витрати) і конкурентоспроможність експлуатованого флоту, в результаті чого вони отримають можливість поповнення та поліпшення якісного складу флоту за рахунок списання морально і фізично застарілих суден і придбання нових, в т. ч. і побудованих на вітчизняних суднобудівних підприємствах.

2) організаціям вітчизняного суднобудування - збільшити портфель замовлень, а також підвищити рентабельність виробництва, в результаті чого

вони отримають можливість за рахунок додаткового прибутку виконати модернізацію і технічне переозброєння своїх зношених та морально застарілих основних фондів, ліквідувавши при цьому або істотно зменшивши технічну і технологічну відсталість від лідерів світового суднобудування.

Такі ж заходи підтримки вітчизняного суднобудування необхідно здійснити і в нормативно-правових актах. Серед таких заходів можна виділити наступні:

- 1) сприяння держави в розвитку лізингу суден і гідротехнічних споруд;
- 2) субсидування частини витрат на сплату відсотків за кредитами та лізинговими платежами, отриманими в українських кредитних організаціях на будівництво в Україні суден і гідротехнічних споруд;
- 3) внесення зміни в діючий порядок узгодження і фінансування за рахунок коштів державного бюджету об'єктів суднобудування з метою конкретизувати і спростити процедури і чітко визначити порядок планування і прийняття рішень, організації проведення конкурсів з вибору підрядних організацій для будівництва суден (морської техніки), будівництва яких передбачає серійність виробництва (дві та більше одиниці);
- 4) надання державних гарантій за великими кредитами українських і зарубіжних інвесторів на будівництво в Україні, і для експлуатації під Державним прапором України з реєстрацією в Українському реєстрі суден, гідротехнічних споруд;

У частині розвитку вітчизняного рибпромислового флоту необхідно розглянути можливість створення Урядом Фонду утилізації суден віком 26 - 30 років і більше. Кошти цього фонду можуть використовуватися виключно на цілі будівництва нових суден та зараховуватися як цільовий внесок компанії-лізингоодержувача.

Ухвалення перерахованих вище та інших заходів забезпечить поповнення портфеля замовлень підприємств вітчизняного суднобудування і, на базі цього, реалізацію інвестиційних проектів модернізації їх потужностей і будівництва в Україні сучасних суден і морської техніки.

6.3. Розвиток системи лізингу морської і річкової техніки.

Розвиток системи державно-приватного партнерства на основі використання лізингу, як одного з фінансових інструментів, може стимулювати вдосконалення виробничих процесів і впровадження технологічних інновацій в галузі.

Лізинг в суднобудуванні характеризується рядом особливостей, зумовлених, зокрема, тривалими термінами окупності суден (8 - 12 років і більше) і їх високою вартістю. Разом з тим, в порівнянні з альтернативними способами фінансування (власні кошти або банківський кредит), лізинг в ряді випадків має переваги.

Пропонується організація роботи по реалізації порядку субсидування частини витрат по сплаті лізингових платежів транспортним компаніям, а також розробка і реалізація конкретних проектів лізингу цивільних суден вітчизняного виробництва.

Найбільші проблеми з організацією фінансування будівництва суден відчують, в першу чергу, середні і малі судноплавні і рибальські компанії. Реальним шляхом вирішення цих проблем може бути активна діяльність спеціалізованої лізингової компанії, яка об'єднає розрізнені і слабо фінансово забезпечені замовлення окремих компаній на будівництво 1 - 2 суден у відносно великі серії (від 8 - 10 суден). Укрупнення серійності будівництва при лізингу дозволить не тільки оптимізувати і здешевити будівництво суден, а й організувати міжзаводський кооперацію, а також системну закупівлю за істотно нижчими оптовими цінами і поставку для них імпортного судового комплектувального обладнання, вартість якого може складати до 50 - 60% від ціни судна.

Потенційними клієнтами такої лізингової компанії можуть будуть:

- 1) українські судноплавні компанії, більшість з яких не в змозі самостійно здійснити повний обсяг фінансування будівництва суден на українських верфях;
- 2) українські державні структури, що мають (або передбачають мати) в своєму складі судна і / або інші плавучі засоби, необхідні їм для виконання своїх функцій, проте, в силу різних причин, не здатні самостійно організувати їх будівництво і фінансування;
- 3) українські суднобудівні заводи (верфі), які часто не можуть самостійно організувати будівельне фінансування суден і, перш за все, закупівлю імпортного судового устаткування, а також придбання крупного технологічного обладнання для модернізації виробництва;
- 4) зарубіжні судноплавні компанії, які намагаються замовити будівництво суден на українських верфях, але не отримують від верфей так званих зворотних гарантій на свої авансові платежі, що становлять до 40% ціни судна.

Перелічені напрямки діяльності лізингової компанії вимагають довгострокового фінансового забезпечення, в тому числі і бюджетного, на поворотній основі, включаючи можливість отримання субсидій на покриття частини відсоткових ставок по кредитах комерційних банків.

Фінансування лізингової діяльності з державного бюджету має здійснюватися за таких умов:

- 1) будівництво на українських верфях;
- 2) будівництво за типовими проектами українських проектно-конструкторських організацій;
- 3) експлуатація суден під прапором України з реєстрацією в Українському реєстрі суден, як мінімум, на термін відшкодування зобов'язань по виділеній допомоги держави.

VII. Ключові показники ефективності та очікувані результати реалізації Стратегії

Цільові значення ключових показників ефективності реалізації Стратегії наведені в Додатку № 1.

Виконання Програми в повному обсязі дасть змогу:

- 1) створити умови, що привертають вітчизняних замовників на вітчизняні підприємства для забезпечення своїх потреб, і повернення в число країн виробників суднобудівної продукції;
- 2) забезпечити потреби України в морських і річкових суднах, а також експорту цивільної продукції;
- 3) створити умови для розвитку внутрішнього попиту на водний транспорт
- 4) підвищити рівень обороноздатності держави за рахунок розвитку вітчизняного суднобудування та кораблебудування;
- 5) забезпечити збільшення надходження до державного бюджету податків від виробництва військової і цивільної техніки;
- 6) створити науково-технічні передумови для виробництва конкурентоспроможних високоефективних суден і плавзасобів військового призначення;
- 7) створити науково-технічні передумови для виробництва конкурентоспроможних високоефективних суден і плавзасобів цивільного призначення для морського, річкового, рибпромислового флоту;
- 8) скоротити загальне науково-технічне і технологічне відставання України від передових країн, зберігаючи і розвиваючи в той же час пріоритет щодо ряду напрямків розвитку річкової і морської техніки;
- 9) знизити в значній мірі номенклатуру і обсяги поставок з-за кордону судового комплектувального обладнання шляхом створення нових вітчизняних технологій в сфері судового машинобудування і приладобудування, вдосконалення та розвитку кооперації з урахуванням вирішення питань імпортозаміщення;
- 10) підвищити конкурентоспроможність цивільної продукції для внутрішнього ринку і розширити можливості з постачання української суднобудівної продукції на експорт;
- 11) забезпечення збільшення кількості висококваліфікованих робочих місць в суднобудівній і суміжних галузях промисловості;
- 12) досягти до 2030 року показника з будівництва 30-40 одиниць на рік сучасного та екологічно чистого флоту, що відповідатиме стандартам ЄС, що має дати мультиплікативний приріст ВВП біля 0,1% щорічно;
- 13) встановити з метою розвитку територіальних громад порядок перерахування частини суми портових зборів у портах (терміналах) і надання спеціалізованих послуг до бюджетів місцевих громад, на території яких

розташовані ці порти для створення цільових програм розвитку пасажирського флоту;

14) з метою захисту територіальних громад, на території яких розташовані морські порти, забезпечити спрямування частини портових зборів на кораблебудування;

15) запровадити державну програму стимулювання суднобудування, яка б передбачувала часткову компенсацію: відсоткової ставки за банківськими кредитами, залученими для покриття витрат, пов'язаних із провадженням діяльності щодо суднобудування суден ВВТ, вартості судноремонтних або суднобудівно-судноремонтних робіт суден ВВТ та вартості судна ВВТ;

16) покращити конкурентоспроможність флоту України шляхом інтеграції судноплавних ВВШ до транс'європейських коридорів TEN-T;

17) активізація перевезень на ВВТ надасть:

поштовх розвитку вітчизняного суднобудування, що розширить торгово-економічні міжнародні зав'язки,

соціальний ефект у вигляді створення нових робочих місць,

позитивний екологічний ефект, оскільки ВВТ є одним з найменш шкідливих видів транспорту для навколишнього середовища,

можливість зменшення викидів CO₂ на 50%;

здешевлення собівартості каботажних перевезень.

VIII. Етапи реалізації Стратегії

Для вирішення намічених завдань Стратегії виділяються три програмних періоди:

- ближній – 2022-2024 рік,
- середній – 2025-2028 рік,
- дальній – 2028-2030-й і наступні роки.

Основна мета першого етапу (2022-2024 роки):

визначення відповідального центрального органу виконавчої влади у сфері суднобудівної промисловості та забезпечення його функціональної спроможності у даній сфері

створення умов для формування внутрішнього попиту на суднобудування;
початок відродження ВМС ЗСУ

закріплення на досягнутих позиціях і збереження найціннішої частини потенціалу галузі

максимально повне завантаження поточної матеріально-технічної бази суднобудівної промисловості.

На першому етапі будуть виконуватись наступні завдання та заходи:

- 1) розвиток військової техніки
- 2) розвиток цивільної техніки
- 3) розвиток суднобудівної науки
- 4) розвиток виробничих потужностей цивільного суднобудування і матеріально-технічної бази галузі

- 5) державна підтримка розвитку суднобудівної промисловості

У цей період основні зусилля повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань:

- 1) Визначення відповідального центрального органу виконавчої влади у сфері суднобудівної промисловості

- 2) Створення внутрішнього попиту на продукцію суднобудування

- 3) Законодавче і нормативно-правове забезпечення розвитку суднобудування

- 4) Завантаження українських кораблебудівників замовленнями в інтересах вітчизняних замовників по військовим напрямам

- 5) Завантаження вітчизняних підприємств замовленнями в інтересах українських замовників цивільного суднобудування

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

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

- 8) Розгортання широкомасштабних робіт з розробки нових технологій в сфері цивільного суднобудування

9) Розробка конкурентоспроможних перспективних проектів кораблів, суден і іншої техніки

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

11) 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

Основна мета другого етапу (2025-2028 роки) - широкомасштабна модернізація і технічне переозброєння підприємств галузі та створення нових об'єктів науково-виробничої бази, початок будівництва основних перспективних кораблів ХХІ століття.

На другому етапі буде розгорнуто новий етап формування випереджувального науково-технічного набуtku в інтересах розвитку як оборонної, так цивільної техніки, будуть в основному завершені роботи по заходам, пов'язаних з розвитком виробничих потужностей цивільного суднобудування, капітальним будівництвом об'єктів в інтересах створення військово-морської техніки нового покоління. Почнуть функціонувати центри компетенції в основних концернах галузі.

У цей період основні зусилля повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань:

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

2) Комплексна модернізація, реконструкція і технічне переозброєння галузі

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

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

5) Розширення експорту суднобудівної продукції

На другому етапі розвитку цивільного суднобудування буде завершена розробка пілотних проектів та розпочато освоєння виробництва суден різного призначення, значно розширені масштаби будівництва суден для вітчизняних судновласників, розширено створення суден і морської техніки для державних потреб, збільшений експорт високотехнологічної продукції суднобудування.

Основна мета третього етапу (2029-2030-й і наступні роки) - забезпечити відродження Військово-Морських Сил, морського, річкового і риболовецького флотів.

На третьому етапі буде завершена реалізація заходів з розвитку виробничих потужностей, в тому числі на основі реалізації кластерної політики, створених на першому-другому етапах розвитку наукових центрів в суднобудуванні, створені умови для подальшого інвестиційного та інноваційного розвитку галузі, завершені роботи в цілому по Стратегії, досягнута основна мета, вирішені завдання і досягнуті кінцеві значення індикаторів ефективності.

У цей період має бути забезпечено широкомасштабне серійне будівництво та поповнення ВМС високоефективними кораблями, судами і плавзасобами нового покоління. Повинно бути розгорнуто також високорентабельне виробництво цивільної продукції по всій номенклатурі продуктового ряду. Повинні підтвердити свою ефективність і отримати подальший розвиток національні та міжнародні коопераційні проекти.

У цей період основні зусилля повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань:

- 1) Забезпечення широкомасштабного серійного будівництва та поповнення ВМФ високоефективними кораблями, судами і плавзасобами нового покоління
- 2) Розгортання високорентабельного виробництва цивільної продукції по всій номенклатурі продуктового ряду
- 3) Впровадження та подальший розвиток національних та міжнародних коопераційних проектів
- 4) Формування конкурентоздатного середовища для українського морського судноплавства в порівнянні із морським судноплавством під іноземними прапорами

До кінця періоду будуть повністю задоволені потреби ВМС України в сучасних кораблях, а також потреби вітчизняного промислового і транспортного флоту у відповідних суднах, завойовані нові сегменти ринку військово-морської техніки і продукції цивільного призначення. Обсяг експорту ОВСТ та частка українського цивільного суднобудування від світового обсягу будуть збільшені.

Українське морське судноплавство стане конкурентним до морських суден під іноземними прапорами.

IX. Ризики та сценарії реалізації Стратегії

Основними ризиками реалізації Стратегії можуть бути:

- 1) скорочення державного бюджету;
- 2) відмова Уряду від державної підтримки і захисту вітчизняного суднобудування.

Крім цього істотним організаційним ризиком є можлива зміна структури органів виконавчої влади та пов'язані з цим організаційні труднощі і проблеми.

Стабільність структури зацікавлених органів виконавчої влади та вдосконалення правил проведення конкурсів на виконання робіт з коштів державного бюджету будуть сприяти зниженню організаційних ризиків.

Найбільш суттєві ризики обумовлені факторами, що послаблюють можливості розвитку української суднобудівної промисловості, в числі яких:

- 1) висока залежність промисловості від внутрішнього попиту;
- 2) обмеженість фінансових ресурсів в українських виробників суднобудівної продукції та компонентів для масштабних інвестицій в дослідження, розробки і нові технології;
- 3) одиночний і дрібносерійний характер виробництва, практична відсутність автоматизація технологічних процесів.
- 4) відсутність сучасних наукових набутоків, необхідних для проведення розробок будь-якої перспективної техніки.

Ризики зниження ефективності Стратегії компенсуються за рахунок своєчасного уточнення пріоритетів і відповідного корегування Стратегії.

Ризики через порушення вертикалі управління в галузі, а також зв'язків між науковими, проектними і виробничими підприємствами галузі, можуть бути компенсовані спеціальними заходами щодо координації та супроводу реалізації робіт.

Сценарії реалізації Стратегії

Консервативний сценарій відображає відсутність адресної підтримки для суднобудівної галузі, результатом чого є низький рівень зростання попиту на продукцію на внутрішньому ринку, відсутність тенденції до зниження імпорту, низькі обсяги експорту при низькій конкурентоспроможності на зовнішніх ринках в результаті відсутності значних витрат на науково-дослідні і дослідно-конструкторських робіт.

Цільовий сценарій відображає найбільш ймовірний сценарій розвитку галузі при наданні адресної підтримки та відповідно до цільових значень зростання в ключових секторах промисловості. В рамках базового сценарію передбачається розвиток галузі як внаслідок збільшення внутрішнього попиту, так і підтримки вітчизняних підприємств, в результаті чого очікуються зниження імпортозалежності і нарощування експортного потенціалу.

Інноваційний сценарій відображає можливості розвитку галузі при наданні масштабної підтримки підприємствам суднобудівної галузі, що призведе до вибухового зростання попиту на внутрішньому ринку і стрімкого технологічного розвитку вітчизняних виробників.

Цільовий сценарій є оптимістичним. У цільовому сценарії суднобудівна галузь розвивається швидкими темпами на тлі прискорення зростання економіки. Цей сценарій передбачає інтенсивне зростання обсягів будівництва цивільної

продукції, що поставляється на внутрішній ринок та на експорт, і освоєння нових ринків збуту. Експорт буде активно розвиватися завдяки ефективному державному регулюванню і порівняно швидкому зростанню конкурентоспроможності суднобудівної продукції.

Ризики неповного досягнення цілей при реалізації Стратегії також визначаються зовнішніми факторами:

- 1) кон'юктурою світового ринку водних перевезень та суднобудівної техніки, що впливає на обсяг і прибутковість продажів суднобудівної продукції;
- 2) зовнішньополітичної кон'юктурою, що впливає на обсяги міжнародного коопераційного співробітництва;
- 3) розвитком конкуруючих науково-дослідницьких робіт та технологій за кордоном, що впливає на можливість патентування та продажу ліцензій на результати інтелектуальної діяльності;
- 4) зміною загального інвестиційного клімату в країні, що впливає на можливості залучення інвестицій.

Реальна ефективність стратегії можлива тільки за умови організації поточного управління і контролю за її реалізацією. Зокрема, необхідні:

- 1) моніторинг реалізації стратегії і всіх існуючих і розроблюваних цільових програм, що мають відношення до суднобудівної промисловості;
- 2) аналіз фактичних рівнів розвитку суднобудівної промисловості і коригування пріоритетів;
- 3) координація ресурсних потоків і концентрація їх на критичних напрямках. Зазначений динамічний підхід дозволяє уникнути невиправданих витрат на вирішення завдань і досягнення цілей, які перестали відповідати новій ситуації.

Х. Ресурсне забезпечення та джерела фінансування Стратегії

Ресурсне забезпечення стратегії буде проводитися за рахунок використання коштів державного бюджету і позабюджетних коштів (власних коштів підприємств, залучених коштів інвесторів, інвестицій в рамках партнерських угод і заходів ВТС).

У складі спеціального фонду Державного бюджету України пропонується утворити Державний фонд розвитку суднобудування відповідно до Бюджетного кодексу України.

Довідково. Джерелами формування державного фонду розвитку суднобудування є: 50% відсотків чистого прибутку (доходу), що відраховуються адміністрацією морських портів України та портовими операторами (стивідорними компаніями) державної форми власності, інші надходження, визначені законами та Державним бюджетом України.

Кошти державного фонду розвитку суднобудування спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з:

- 1) будівництва кораблів для підвищення обороноздатності і безпеки держави;

2) компенсації судновласникам лізингових платежів в обсязі 40 відсотків первісної вартості пасажирських суден під Державним Прапором України, що збудовані в Україні;

3) компенсації 70 відсотків банківської ставки за банківськими кредитами, кредитами міжнародних фінансових організацій на суднобудівництво та (або) перше придбання суден, що побудовані в Україні.

Виплата компенсації здійснюється за одночасного дотримання умов:

1) перша реєстрація судна здійснена у Державному судновому реєстрі України (за синопсисом судна);

2) судно використовується виключно у каботажному плаванні в Україні;

3) власник судна або судновласник погодився, що виключення судна, щодо якого отримано компенсацію, з Державного суднового реєстру України раніше ніж через 10 років з моменту його першої державної реєстрації у цьому реєстрі тягне за собою зобов'язання повернути до спеціального фонду Державного бюджету України п'ятикратний розмір наданої компенсації до моменту виключення цього судна з Державного суднового реєстру України.

Порядок використання коштів державного фонду розвитку суднобудування визначається Кабінетом Міністрів України.

Кожна тонна вантажу, що перевезений внутрішніми водними шляхами, приносить 175 грн. до Державного бюджету України.

Загальним принципом залучення позабюджетних ресурсів є зниження частки державної участі в міру зниження зовнішніх ризиків.

Основні витрати на втілення на практиці всіх намічених заходів, які забезпечують досягнення основних цілей стратегії в рамках різних програм, будуть направлятися:

1) на технічне переозброєння і розвиток виробничих потужностей основних центрів суднобудування для розробки і виробництва конкурентоспроможної суднобудівної продукції підприємств галузі, а також розвиток унікальної науково-експериментальної бази наукових центрів суднобудування;

2) на збереження і розвиток промислових критичних технологій в суднобудуванні;

3) на розвиток науково-технологічного потенціалу за напрямками базових критичних технологій, інноваційні проекти зі створення наукового і проектного зачепила в забезпечення створення суден і кораблів нових поколінь для поновлення українського флоту, пілотних проектів нових типів суден і спеціальної морської техніки;

4) на розвиток експортного потенціалу та забезпечення стійкої кооперації з країнами-партнерами;

5) на диверсифікацію виробництва і забезпечення випуску високотехнологічної продукції подвійного і цивільного призначення, на реалізацію стратегічно значимих бізнес-проектів по створенню високотехнологічної продукції в інтересах розвитку секторів економіки;

6) на організаційно-інституційні перетворення в ОПК;

7) на підвищення якості і конкурентоспроможності продукції;

8) на збереження і розвиток кадрового потенціалу галузі;
 9) на розвиток місцевих громад, на території яких розташовані морські порти (термінали).

10) на утворення рівних економічних умов каботажного і міжнародного судноплавства іноземними суднами і суднами, що ходять під Державним Прапором України шляхом імплементації пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96 щодо запровадження механізму повної компенсації суми сплаченого акцизного податку на паливе для суден при здійсненні каботажних перевезень. Компенсаторами від несплат акцизного податку на паливе для суден у каботажних перевезеннях має бути: приведення статті 53 Закон України «Про внутрішній водний транспорт» до вимог Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 - кожна перевезена тонна вантажу під Державним Прапором України принесе 150 грн.; виключення п.2 ч.2 статті 9 Закону та виконання п.105 Розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1413-р - надасть можливість лише раз сплачувати портові збори при експорті/імпорті, що збереже 60 млн.дол.США для ДП «АМПУ», які у вигляді дивідендів потраплять до Державного бюджету України; перенесення кожного 1 млн.т вантажу з автомобільного транспорту на ВВШ дасть економію до 1 млрд.грн. на утримання автодоріг (економія Державного дорожнього фонду України). Задля здійснення контролю за рухом пального судна можуть працювати за аналогом рухомих акцизних складів.

Реалізація цільового сценарію передбачає активне залучення позабюджетних коштів, що надає особливого значення підвищенню інвестиційної привабливості галузі. Залучення позабюджетних коштів буде здійснюватися в рамках окремих проектів, що реалізуються на принципах поділу ризиків, інвестування з позабюджетних джерел, наявності у проекту комерційного потенціалу і затребуваності відповідної продукції на ринку. При цьому загальним принципом є зниження частки державної участі в міру зниження ризиків реалізації Стратегії.

XI. Організаційне та законодавче забезпечення реалізації Стратегії

11.1. Організаційне забезпечення

Координація дій центральних і місцевих органів виконавчої влади з питань формування та реалізації державної політики у сфері суднобудування, впровадження найважливіших змін щодо реалізації Стратегії, здійснюється через Координаційну раду з питань розвитку суднобудівної промисловості та морської індустрії при Кабінеті Міністрів України. Раду очолює віце-прем'єр-міністр – міністр з питань стратегічних галузей промисловості України.

З метою реалізації завдань Стратегії пропонується застосування програмно-цільового методу управління та реалізації державних програм за напрямками:

- техніка для потреб ВМС ЗСУ та інших військових формувань
- річковий транспорт (ріка-море)
- цивільна морська техніка
- внутрішні водні шляхи
- морська інфраструктура

11.2. Законодавче забезпечення

1. Проект Закону України **«Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо забезпечення відповідно до Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року підтримки місцевих громад, на території яких розташовані морські порти (термінали)»** щодо спрямування частини суми портових зборів і надання спеціалізованих послуг у морських портах до місцевих бюджетів громад, на території яких розташовані морські порти (термінали).

2. Проект Закону України **«Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо відродження суднобудування суден внутрішнього водного транспорту»** - забезпечення рівних економічних умов для каботажного та міжнародного судноплавства шляхом повної компенсації сплаченого акцизного податку на паливе для суден каботажного судноплавства (шляхом імплементації пункту «f» статті 15 Директиви 2003/96) та захисту Державного Прапора України (шляхом імплементації Регламентів ЄЕК 3921/91 і 3577/92 відповідно до абзацу 6 пункту 3.4.3 і абзацу 2 пункту 4.2.3 Розділу III додатку до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» /№ 1629-IV/ та внесення змін до статей 9 і 53 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» і статті 131 Кодексу торговельного мореплавства України).

3. Проект Закону України **«Про внесення змін до Митного кодексу України щодо забезпечення проведення відповідно до Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року економічного експерименту з метою державної підтримки суднобудівної промисловості»** щодо спрощення розмитнення товарів для суднобудування, які не виробляються в Україні.

4. Обов'язковий продаж іноземної валютної виручки під час волатильності валютних ринків був і залишається одним з головних першоджерел проблем з обіговими коштами у суднобудівників. Вважається за потрібне забезпечення захисту підприємств суднобудування та судноремонту, що використовують

імпортні ресурси, від можливих у подальшому запровадженнь правил обов'язково продажу валюти²⁴.

5. Впровадження механізмів спеціальних економічних зон (СЕЗ) Причорноморського регіону. Створивши об'єднаний механізм для виробництва, фінансування, та експлуатацію в межах закону про СЕЗ можна дієво розширити концепцію розвитку ВВП.

6. Серед інших механізмів підтримки суднобудівних та судноремонтних підприємств можуть бути:

- механізм обов'язкового для виконання мінімального (із подальшим плановим розширенням) квотування перевалки вантажів у національних портах з та на судна національного виробництва із подальшим розширення квот на судна під національним прапором або такі, що отримали судноремонтні послуги у національних постачальників, що можуть входити до вищезазначеної Причорноморської суднобудівельно-судноремонтної СЕЗ.
- заборона звернення стягнень на майно, передане для виконання оборонного замовлення;
- заборона арешту коштів, внесених як аванс, або кредитних коштів по замовленням на виготовлення/ремонт суден;
- компенсація частини відсотків по кредиту у національній валюті державою в разі придбання приладів, обладнання вітчизняного виробництва для суднобудівельних та судноремонтних робіт.

XII. Моніторинг та контроль за реалізацією Стратегії

Моніторинг реалізації Стратегії базується на даних галузевого статистичного спостереження, звітних матеріалах щодо виконання плану заходів реалізації Стратегії, первинної інформації від підприємств суднобудівної промисловості, аналітиці науково-дослідних організацій, а також на основі інших офіційних даних. Моніторинг реалізації Стратегії ведеться протягом усього періоду її дії і передбачає збір, консолідацію та обробку кількісної та якісної інформації, в тому числі з використанням систем інтелектуального аналізу "великих даних".

Державна служба статистики України спільно з розробником стратегії організовує ведення щорічної статистичної звітності по її реалізації. Перелік показників і порядок подання звітності встановлюються Державною службою статистики України за погодженням з Міністерством економіки України, а також з Міністерством з питань стратегічних галузей промисловості України. Міністерство економіки України за участі Міністерства фінансів України, зацікавлених органів державної влади організовує експертні перевірки ходу

²⁴ Це зона відповідальності НБУ та такі особливості суднобудування ніколи в історії державою не враховувались, що приводило до катастрофічних наслідків у минулому в т.ч. на сучасному ДП «Миколаївський суднобудівний завод»

реалізації окремих заходів Стратегії. При цьому звертається увага на досягнення кінцевих результатів, виконання термінів реалізації заходів, цільове та ефективне використання виділених коштів.

Контроль реалізації стратегії здійснюється на підставі плану-графіка реалізації основних заходів і відповідних планів виконання державних цільових програм, планів, окремих проектів і комплексів заходів, в рамках яких реалізується стратегія.

Контроль здійснюється Кабінетом міністрів України, Міністерством з питань стратегічних галузей промисловості України, Міністерством економіки України та іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до їх компетенції. На основі результатів моніторингу Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості України організовує підготовку щорічної доповіді про хід реалізації Стратегії та направляє його до Міністерства економіки до 1 червня року, наступного за звітним.

Доповідь про хід реалізації Стратегії включатиме до себе:

- 1) аналітичну довідку про реалізацію Стратегії;
- 2) відомості про конкретні результати, в тому числі про значення цільових показників, досягнутих за звітний період, і про виконані і невиконані заходи (з аналізом причин невиконання і пропозиції з їх реалізації);
- 3) аналіз чинників, що вплинули на хід реалізації Стратегії;
- 4) дані про використання бюджетних коштів для реалізації заходів державних програм, які забезпечують реалізацію Стратегії;
- 5) дані про обсяги залученого в рамках реалізації Стратегії позабюджетного фінансування, в тому числі на засадах державно-приватного партнерства;
- 6) пропозиції про необхідність коригування Стратегії.

Зазначена доповідь в частині, що не містить відомостей, що становлять державну, комерційну, службову та іншу охоронювану законом таємницю, розміщується Міністерством з питань стратегічних галузей промисловості України на своєму офіційному сайті в інформаційно-телекомунікаційній мережі “Інтернет”.

Положення Стратегії коригуються щорічно з метою уточнення її пріоритетів і зміни фінансово-економічної та соціальної ситуації.

ХІІІ. Додатки

Додаток № 1 до Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року

13.1. Цільові значення ключових показників ефективності реалізації Стратегії

- За державною програмою розвитку озброєння - 100%-ве забезпечення потреби Збройних Сил України в кораблях, судах, плавзасобах, морському зброю і інших видах морської техніки як в кількісному, так і в якісному відношенні. При закупівлі продукції за імпортом - поступова локалізація виробництва, в тому числі за ліцензійними договорами, з доведенням частки вітчизняного виробництва до 80%.
- Здешевлення вартості логістики на 20%, що збільшить ціну закупівлі товарів в українських товаровиробників.
- Відновлення 100% перевезення національним перевізниками пасажирів і вантажів на внутрішніх водних шляхах.
- 80% виконання імпортозаміщення товарів, що не виробляються в Україні
- По експорту озброєння і військової техніки – подвоєння експорту продукції.
- За рівнем розвитку галузі - створення умов, що привертають вітчизняних замовників на вітчизняні підприємства для забезпечення своїх потреб, і повернення в число країн виробників суднобудівної продукції (до 3% об'ємів європейського виробництва).
- За цивільної продукції - забезпечення потреб України в:
 - морських суднах – на 100%,
 - річкових суднах – на 100%.
- Обсяги перевезень вантажів на ВВШ зростуть до 60 млн тон/рік та будуть побудовані не менш за 200 нових суден.
- У сфері суднобудування створюватимуться не менш зв 8000 нових робочих місць;
- Надходження до Державного бюджету України збільшаться в три рази.

Додаток №3 до Стратегії розвитку суднобудівної промисловості України на період до 2030 року

13.2. Перелік підприємств та організацій суднобудівної промисловості

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 гідропрладів» 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