

## ПОТЕНЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ ВІЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗОН ЯК СТРАТЕГІЯ ВИХОДУ ПІДПРИЄМСТВ ІЗ КРИЗИ (НА ПРИКЛАДІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ)

Наукові праці МАУП, 2001, вип. І, с. 78–80

Суднобудівна галузь України після розпаду колишнього Радянського Союзу отримала понад 35 % потужностей Мінсудпрому СРСР. Сьогодні вона є складовою машинобудівного комплексу України і до неї входять 9 суднобудівних підприємств; 3 електромонтажних підприємства; 6 підприємств суднового машинобудування; 12 підприємств морського приладобудування; 27 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро. Понад 40 % вітчизняного суднобудування розміщено в м. Миколаєві, яке будувалося для суднобудування і розвивалося на його базі. Тут суднобудівну галузь представляють насамперед Державна акціонерна холдингова компанія “Чорноморський суднобудівний завод” (ДАХК ЧСЗ), Державне підприємство “Суднобудівний завод імені 61 комунара” (ДП 61 комунара), Відкрите акціонерне товариство «Суднобудівний завод “Океан”» (ВАТ “Океан”) [4].

Високі податки на виробництво, недосконалість системи валютного регулювання, інфляційні процеси 1993–1995 рр., підвищення цін на енергоносії, метал та комплектуюче обладнання, дорогі кредитні ресурси, а також неоптимальна структура виробництва призвели до того, що будівництво суден починаючи з 1996 р. стало збитковим. Так, тільки в 1997 р. суднобудівна галузь отримала майже 30 млн грн збитків [4]. Фактично суднобудівні підприємства за рахунок своїх та державних коштів інвестували замовників суден, переважно іноземних. В цей період почався різкий спад обсягів виробництва суден. У структурі обігових коштів зросла питома вага кредитів, кредиторської заборгованості, заборгованості із заробітної плати перед працівниками підприємств. Кредиторська заборгованість у 1999 р. перевищувала

обсяги виробленої продукції: на ДАХК ЧСЗ – в 5 разів; на ДП 61 комунара – в 10 разів; на ВАТ “Океан” – в 15 разів [3].

Ці дані свідчать про те, що суднобудування України починаючи з 1995–1996 рр. перебуває в глибокій кризі, а в 1999 р. підійшло до межі банкрутства.

Але Україна й дотепер залишається морською державою, яка має військовий, торговельний, риболовецький флоти. Багато суден цих флотів мають вік понад 20 років, що потребує їх заміни і модернізації. За роки незалежності України національний флот скоротився з 4,5 до 1,2 млн т дедвейту. Більше 90 % експортно-імпортних вантажів перевозиться на суднах іноземних компаній (за даними Одеського державного морського університету). Україна витрачає сотні мільйонів доларів на фрахтування іноземного тонажу, втрачаючи при цьому свої позиції на міжнародному ринку фрахтових послуг (як втратила більшу частину транзитних вантажопотоків після розпаду СРСР). Наприклад, бюджет прибалтійських країн на третину складається з послуг, пов’язаних з перевантаженням і транспортуванням вантажів. До того ж згідно з незалежними дослідженнями на одного зайнятого в суднобудуванні припадає 4–5 працівників – постачальників, або субпідрядчиків [3].

З метою стабілізації роботи суднобудівних підприємств України у 1996–1997 рр. Кабінет Міністрів України прийняв кілька постанов щодо суднобудування. Реалізація цих постанов дала деякі позитивні результати: підприємства отримали право залишати в своєму розпорядженні кошти, які раніше підлягали перерахуванню до Державного фонду конверсії; були встановлені

пільгові ставки ввізного мита на комплектуюче обладнання і матеріали, що не виробляються в Україні й імпортуються для будівництва суден; отриманий дозвіл на заставу майна при залученні кредитів для будівництва суден. Негативними результатами слід вважати невиконання центральними органами управління більшості завдань, передбачених постановами; постанови не передбачали основні моменти фінансового оздоровлення підприємств суднобудування через державну і недержавну інвестиційну підтримку, що використовувалася і використовується в усіх суднобудівних країнах світу.

У 1998–1999 рр. з метою покращення і стабілізації економічного стану суднобудівних підприємств м. Миколаєва на всіх трьох заводах розроблені та частково реалізуються проекти реструктуризації виробничих і невиробничих потужностей.

Крім того, за ініціативою Миколаївської обласної держадміністрації, узгодженою з Міністерством промислової політики України, розробляється проект програми реструктуризації не окремих заводів, а всього миколаївського суднобудівного комплексу. Основні напрямки проекту реорганізації суднобудування м. Миколаєва: комплексність і одночасність на всіх підприємствах; розвиток міжзаводської кооперації. Найоптимальнішою структурою такого об'єднання був визначений “концерн”. Але він не передбачував схем фінансування суднобудівного виробництва та надання гарантій замовникам суден, що не вирішувало проблем суднобудування.

Ураховуючи досягнутий рівень розвитку виробничих сил суднобудування, його структурні й територіальні проблеми, необхідність активізації діяльності суднобудівних підприємств і виведення їх з кризового стану за рахунок інвестицій та надання додаткових пільг, було прийняте рішення про створення в м. Миколаєві спеціальної економічної зони (СЕЗ) як інструменту досягнення поставленої цілі.

Згідно із Законом України “Про загальні положення створення та функціонування спеціальних (вільних) економічних зон” спеціальна (вільна) економічна зона — це частина території України, на якій встановлюються і діють спеціальний правовий режим економічної діяльності та порядок застосування і дії законодавства України. На території такої зони запроваджуються пільгові митні, валютно-фінансові, податкові та інші умови економічної діяльності національних та іноземних юридичних і фізичних осіб.

На території України можуть створюватися спеціальні (вільні) економічні зони (далі ВЕЗ) різних функціональних типів: вільні митні зони і порти, експортні, транзитні зони, митні склади, технологічні парки, технополіси, комплексні виробничі зони, туристсько-рекреаційні, страхові, банківські тощо. Окремі зони можуть поєднувати в собі функції, властиві різним типам ВЕЗ.

Виходячи з мети та умов, необхідних для створення ВЕЗ, існуючі в Україні ВЕЗ можна розподілити на три групи [2].

**Перша група** — класичні ВЕЗ: “Донецьк”, “Азов”, “Закарпаття”, “Інтерпорт — Ковель”, “Порто — франко”, “Порт — Крим”. Створюють їх з метою будівництва сучасної транспортної інфраструктури, розвитку зовнішньо-економічних зв'язків, збільшення поставок високоякісних товарів і послуг, збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів. У зазначених ВЕЗ запроваджується режим спеціальної митної зони, тобто територія огорожується, встановлюється особливий митний контроль за переміщенням товарів і робочої сили, створюються підприємства, які спеціалізуються на обслуговуванні транзитних вантажів, їх зберіганні, доробці, сортуванні, встановлюється особливий торговий режим тощо. На першому етапі розвитку таких зон необхідні суттєві капітальні вкладення в їх облаштування.

**Друга група** — промислові ВЕЗ і території пріоритетного розвитку (ТПР): ВЕЗ “Сиваш”, “Славутич”, “Яворів”, “Миколаїв”, ТПР в Волинській, Донецькій, Житомирській, Закарпатській, Луганській, Чернігівській областях, містах Шостці та Харкові. Метою їх створення є забезпечення **за рахунок інвестицій та надання податкових пільг** нових виробничих потужностей або реконструкція, модернізація та технічне переозброєння старих підприємств. Створення таких ВЕЗ і ТПР не передбачає залучення додаткових коштів для їх облаштування, оскільки їх виділення є суто географічним. Для їх створення необхідні наступні умови: достатній ресурсний потенціал (корисні копалини, трудові й виробничі ресурси, науково-технічний потенціал); розташування поблизу великих транспортних вузлів і мереж комунікацій; забезпеченість об'єктами виробничої та соціальної інфраструктури; високий (порівняно з середнім по країні) рівень безробіття.

**Третя група** — це курортні ВЕЗ “Курортполіс Трускавець” і ТПР в Автономній Республіці Крим.

Мета створення СЕЗ “Миколаїв” — залучення інвестицій у пріоритетні галузі виробництва,

насамперед суднобудування, для збереження існуючих та створення нових робочих місць, стабілізації роботи цієї галузі, подальший розвиток виробництва та підвищення експортного потенціалу, врегулювання соціальних проблем.

Особливістю СЕЗ “Миколаїв” є те, що вона створена у межах земельних ділянок, наданих у користування суднобудівним підприємствам міста: ДАХК ЧСЗ, ДП 61 комунара, ВАТ “Океан”. Суб’єктами СЕЗ “Миколаїв” можуть бути юридичні особи, які розташовані і реалізують на цій території інвестиційні проекти, вартість яких має бути еквівалентною не менше 500 тис. дол. США — у харчовій промисловості та промисловості з переробки сільськогосподарської продукції; 700 тис. дол. — у будівництві, енергетиці, сфері транспорту; 1 млн дол. — у машинобудуванні та приладобудуванні; 3 млн дол. — на підприємствах суднобудівної промисловості [1].

Суб’єктам СЕЗ “Миколаїв” надаються пільги щодо сплати ввізного мита, податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств, збору до Державного інноваційного фонду та плати за землю.

У разі ввезення товарів та інших предметів (крім підакцизних товарів) із-за меж митної території України ввізне мито та податок на додану вартість не стягуються.

У разі вивезення товарів та інших предметів з митної території України на територію підприємств суднобудівної промисловості та їх обігу в межах СЕЗ “Миколаїв” за міжзаводською кооперацією вивізне мито не стягується, а податок на додану вартість стягується за нульовою ставкою.

Звільняється на 3 роки від оподаткування прибуток суб’єктів СЕЗ “Миколаїв”, отриманий на території СЕЗ від реалізації інвестиційних проектів. Прибуток таких платників податку, отриманий з четвертого по шостий рік включно, оподатковується за ставкою 50 % діючої ставки оподаткування. Починаючи з четвертого року реалізації інвестиційного проекту протягом десяти років від оподаткування звільняється частина прибутку підприємств суднобудівної промисловості, спрямована на розвиток виробництва.

До валового доходу суб’єкта СЕЗ “Миколаїв”, нарахованого з метою оподаткування, не входять одержані відповідно до інвестиційного проекту суми інвестицій у вигляді коштів, матеріальних цінностей, нематеріальних активів.

Суб’єкти СЕЗ, які реалізують на території СЕЗ “Миколаїв” інвестиційні проекти, звільняються від сплати збору до Державного інноваційного фонду.

Суб’єкти СЕЗ (власники земельних ділянок та землекористувачі на території СЕЗ “Миколаїв”), які реалізують на території СЕЗ “Миколаїв” інвестиційні проекти, звільняються від сплати земельного податку.

Суми авансових платежів і попередньої оплати за контрактами на будівництво суден зараховуються до складу валових доходів суднобудівних підприємств з метою визначення прибутку, що підлягає оподаткуванню, у момент здачі судна замовнику.

Надходження в іноземній валюті від реалізації суб’єктами СЕЗ “Миколаїв” продукції, товарів (робіт, послуг), вироблених або наданих у СЕЗ “Миколаїв”, не підлягають обов’язковому продажу.

Такі потенційні можливості СЕЗ “Миколаїв” допоможуть вивести суднобудівні підприємства з кризового стану.



## Література

1. Закон України «Про спеціальну економічну зону “Миколаїв”» від 13 липня 2000 р., № 1909-III.
2. Аніщенко Ю. В. Вільні економічні зони // Вісн. податкової служби України. — 2000. — № 17–18. — С. 89–91.
3. Луцан Н. И. Борьба за живучесть. — Николаев, 2000. — 80 с.
4. Федулова Л. І., Коблош М. О. Організаційно-економічний механізм функціонування суднобудівних підприємств в ринкових умовах. — Донецьк, 1998. — 343 с.