

МИТНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ В СУДНОБУДІВНІЙ ПРОМИСЛОВОСТІ

Статтю присвячено аналізу існуючої державної політиці митного оформлення в суднобудуванні при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Розглянуто динамічні принципи національних інтересів держави на сучасному етапі, якими керуються компетентні органи при впровадженні їх у життя.

Ключові слова: суднобудування, національні інтереси, митна політика, державне регулювання, митна справа, митні процедури, митно-тарифне регулювання, митне оформлення.

Суднобудівна промисловість сприяє розвитку багатьох суміжних галузей та вимагає залучення великої кількості трудових ресурсів, що сприяє зайнятості населення та є бюджетоутворювальною на Півдні України. Тому вирішення питання створення належних умов роботи суднобудівних підприємств за допомогою митних служб при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності суднобудування є важливим державним завданням.

Питання державного планування та регулювання суднобудування України досліджували О.П. Віхров, В.М. Гурєєв, А.К. Кінах, В.І. Лисицький, В.М. Пашин, але в їхніх працях митному оформленню в суднобудуванні й судноремонті не приділено належної уваги.

Мета статті – на основі аналізу існуючого механізму митного оформлення в суднобудуванні дослідити особливості та запропонувати нові заходи щодо їх лібералізації й спрощення, стосовно яких, можливо, зменшаться загальні витрати та час на виконання замовлень з будівництва й ремонту суден.

Забезпечення сталого економічного зростання суспільства – одна з найголовніших проблем держави, вирішення якої є показником успішної трансформації економіки перехідного періоду. Промислова політика належить до складових економічної політики держави і являє собою низку заходів держави, що покликані сприяти якісним та кількісним перетворенням реального сектора, тобто успішному функціонуванню підприємств промислового комплексу [10].

Суднобудівна промисловість сприяє розвитку багатьох суміжних галузей та вимагає залучення великої кількості трудових ресурсів, що сприяє зайнятості населення, особливо в містах, де вона є бюджетоутворювальною. Але відсутність чіткої промислової політики стосовно суднобудування породжує низку проблем, що потребують невідкладного вирішення. У зв'язку з фактичною відміною дії Закону України "Про

заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні" галузь залишилась без підтримки з боку держави, адже відомо, що у світовій практиці важливою умовою успішного функціонування суднобудівної галузі є правовий механізм, який забезпечує прямі дотації з державного бюджету та низькі відсоткові ставки при кредитуванні [14].

Можна зазначити, що суднобудівна галузь України відповідає всім критеріям визначення пріоритетної галузі економіки. Тому розробка стратегії розвитку українського суднобудування на сьогодні є вкрай необхідною. Така стратегія має низку специфічних моментів. Відомо, що головну частку економічного результату від побудови судна держава отримує у сфері його експлуатації. Цей ефект від експлуатації судна, як правило, у кілька разів більше від витрат на його будівництво [15].

Важливо зазначити, що отримуваний за весь життєвий цикл судна, від проекту до списання на злам, високий економічний ефект є результатом взаємодії різних взаємопов'язаних видів економічної діяльності: суднобудування, суднове машинобудування, суднове приладобудування, судноплавання, вилов риби та морепродуктів, судноремонт, портове господарство. Усі ці види економічної діяльності утворюють кластер морської індустрії, тому доцільно було б включити в економічну політику держави проблему розвитку морської індустрії України загалом як проблему розвитку цього кластера [16].

Митна політика України виступає різновидом державної політики, а її головним функціональним завданням є забезпечення захисту національних інтересів і національної безпеки України в політичній, економічній, соціальній, екологічній та інших сферах. Митна політика базується на національних інтересах і відповідних факторах державної політики національної безпеки й здійснюється шляхом реалізації відповідних доктрин, стратегій, концепцій і програм у різних сферах державної діяльності, як

внутрішніх, так і зовнішніх, відповідно до чинного законодавства та міжнародно-правових актів і звичаїв [4].

Митна політика підпадає під дію тих самих соціальних та політичних законів, що й державна політика загалом. На конкретний зміст митної політики держави впливають певні об'єктивні фактори, серед яких слід визначити такі:

- економічні – загальний стан економіки країни, особливості її економічної системи, особливості розвитку окремих галузей, існуючі зовнішні економічні зв'язки, стан світових економічних відносин тощо;
- ідеологічні та політичні фактори – програми уряду щодо захисту внутрішнього ринку й окремих його сфер, екологічної безпеки країни, охорони моралі та духовності;
- міжнародні фактори – членство держави в різноманітних міжнародних організаціях, наявність двосторонніх і багаторонніх міжнародних угод, участь держави в митних та економічних союзах, підтримка певних міжнародно-правових та економічних санкцій, політика уряду щодо надання преференцій окремим державам тощо. Діалектична природа митної політики зумовлює наявність, крім національних інтересів і національної безпеки загалом, певних динамічних принципів, які розкривають зміст національних інтересів держави на сучасному етапі та якими керуються компетентні органи державної влади під час розробки митної політики й втілення її в життя. Такі принципи можна знайти в законодавчих актах з митних питань та певних програмних документах: посланнях Президента, програмах діяльності Кабінету Міністрів, інших концептуальних документах, програмах діяльності політичних партій і рухів тощо [3].

Головними з цих принципів є такі:

- принцип єдності митної політики як складової зовнішньої політики України, тобто митна політика України є складовою державної зовнішньої політики й повинна формуватися відповідно до цілей та принципів останньої, завдань захисту національних інтересів та національної безпеки. Митна політика за своїм змістом є складовою зовнішньополітичних позицій держави і в деяких випадках політична частина останніх має пріоритет перед економічною;
- принцип єдності державного регулювання ЗЕД та контролю за її здійсненням. Згідно із ч. 1 ст. 8 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність", Україна самостійно формує систему та структуру державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності на її території [5];
- принцип єдності тарифної політики України. Згідно зі ст. 3 Закону України

"Про Єдиний митний тариф", на митній території України діє Єдиний митний тариф України, який являє собою систематизований звід ставок мита, яким обкладаються товари та інші предмети, що ввозяться на митну територію України або вивозяться за межі цієї території. Ставки Єдиного митного тарифу України є єдиними для всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності незалежно від форм власності, організації господарської діяльності та територіального розташування, за винятком випадків, передбачених законами України та її міжнародними договорами. Єдиний митний тариф України базується на міжнародно визнаних нормах і розвивається у напрямі максимальної відповідності до загальноприйнятих у міжнародній практиці принципів і правил митної справи;

- принцип єдності політики експортно-імпортного контролю. В Україні діють єдині правила щодо порядку переміщення через митний кордон товарів та інших предметів. МКУ, зокрема, встановлює, що ввезення в Україну, вивезення з України та транзит через її територію товарів та інших предметів, окремих видів може бути заборонено чи обмежено законодавством України. Подібні обмеження чи заборони вводяться для забезпечення національної безпеки України, захисту національних інтересів, виконання міжнародно-правових зобов'язань нашої держави [4];
- принцип єдності митної території України. Він заснований на понятті територіальної юрисдикції держави, митна територія встановлює область дії митного суверенітету держави. Цей принцип є важливим для забезпечення сплати мит, митних платежів, застосування інших засобів митного регулювання. Принципу єдності митної території не суперечать правові норми, що встановлюють виключення певної території України із складу її митної території, як от територія вільних економічних (митних) зон, митних та вільних складів, яка вважається такою, що знаходиться за межами митної території України;
- принцип гармонізації й уніфікації митної діяльності України із загальноприйнятими в міжнародній практиці нормами та стандартами. Цей принцип встановлено МКУ, його основою є намагання України інтегруватися до світової економічної системи, загальноєвропейських економічних процесів, приєднатися до Світової організації торгівлі (СОТ/ВТО), для чого необхідно привести національні митні стандарти у відповідність із загальноприйнятими світовими принципами та вимогами, що, зокрема, включає недопущення застосування нетарифних обмежень, приведення митних тарифів у

- відповідність до рекомендацій СОТ тощо [6];
- принцип захисту державою прав та законних інтересів учасників зовнішньоекономічної діяльності. Цей принцип закріплено в ст. 2 Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” і його зміст, згідно з цим Законом, полягає в тому, що Україна як держава забезпечує рівний захист інтересів усіх суб’єктів ЗЕД та іноземних суб’єктів господарської діяльності на її території згідно із законами України; здійснює рівний захист усіх суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності України за межами України згідно з нормами міжнародного права та умовами підписаних нею міжнародних договорів і норм міжнародного права [4];
 - принцип юридичної рівності й недискримінації, виключення невинуватого втручання держави в ЗЕД. Цей принцип ґрунтується на ст. 42 Конституції України, яка гарантує кожному право на підприємницьку діяльність, що не заборонена законом. Це право ґрунтується на ст. 56 Конституції України та ст. 34 Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” [5].

Конкретні завдання, які вирішуються державою в процесі проведення митної політики в суднобудівній галузі, зумовлюють відповідні її функції. До основних функцій митної політики слід віднести такі: фіскальну, регуляторну, захисну.

Охарактеризуємо ці функції митної політики:

- фіскальна – наповнення державного бюджету за рахунок стягнення мит, податку на додану вартість, акцизного збору з товарів та інших предметів при переміщенні через митний кордон. Від перелічених вище стягнень слід відрізнити такі митні платежі, як: збір за митне оформлення, плата за зберігання товарів на митних складах, митне супроводження тощо. Ці платежі не виконують фіскальної функції, а є платою за послуги митниці [1];
- регуляторна – передбачає вплив з боку держави та її компетентних органів на зовнішньоекономічні відносини за допомогою засобів економічного та адміністративного характеру з метою регулювання останніх з метою забезпечення національних інтересів та інтересів національних товаровиробників і створення сприятливих для них умов, забезпечення виконання державної політики у сфері економіки, виконання міжнародно-правових зобов’язань держави. Подібне регулювання здійснюється за допомогою встановлення ставок мит і митних зборів, ліцензування, квотування та встановлення інших нетарифних обмежень;

- захисна – спрямована на захист держави від зовнішніх загроз: захист безпеки держави, підтримання миру та міжнародної безпеки, суспільного порядку, моральності, захист внутрішнього ринку, забезпечення екологічної безпеки, захист інтересів споживачів, створення умов для підтримання законності щодо порядку переміщення через митний кордон України товарів, ефективної боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, сприяння боротьбі з тероризмом, злочинністю тощо. Велика частина подібних завдань реалізуються в процесі виконання митними органами контрольних функцій, таких як: митний, валютний, екологічний, медико-санітарний та інші види контролю, а також при виконанні завдань щодо боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил [17].

Основними історичними формами митної політики є політика державного протекціонізму та політика вільної торгівлі (лібералізація). Зміст протекціоністської політики полягає в створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та надання допомоги національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту, використовуючи зовнішньополітичні позиції держави та державну підтримку експорту [4].

Отже, відповідно до законодавства України, у межах митно-тарифної політики України в суднобудуванні визначаються:

- принципи формування митного тарифу та інших видів мита й податків (транспарентність, сталість, передбачуваність, можливість оперативного реагування);
- вид ставок, які застосовуються (адвалерні, специфічні або комбіновані);
- рівень ставок мита та інших видів еквівалентних мит, податків і зборів, що застосовуються в регулюванні зовнішньої торгівлі;
- порядок справляння мита (на загальній, пільговій, сезонній або преференційній основі тощо);
- характер побудови та рівень деталізації товарної номенклатури;
- перелік товарів і країн, які підпадають під дію національної схеми преференцій [9].

У 2001 р. було прийнято Закон України “Про митний тариф України”, який набув чинності з 1 липня 2001 р., запроваджено нову товарно-статистичну номенклатуру – Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) – та в основному враховано чинний рівень ставок ввізного мита [12].

Митна політика та її елементи, у тому числі в суднобудуванні, збігаються в багатьох країнах, що зумовлено інтеграційними процесами, розвитком гуманітарного законодавства, відкритістю суспільства, посиленням ролі та значення міжнародних

зв'язків [7]. Митна справа в усіх країнах є виключною монополією держави, що означає виключне право держави на розробку засад митної політики та механізму її здійснення. Головний зміст державної монополії митної справи полягає в забезпеченні цілісного централізованого регулювання зовнішньоторговельного обміну. Кінцева мета митної політики, як це впливає із самого її легального визначення, меркантильна й полягає в забезпеченні залучення додаткових коштів для формування бюджету. Водночас пробиває шлях інше розуміння її сутності – сприяння економічному обігу й обміну між державами, забезпечення свободи пересування особистості та міжнародних контактів, тому обмежувати митну політику лише фіскальними інтересами держави було б непередбачливо. Монополія митної справи вирішує, по суті, два завдання: найширше використання зовнішньоекономічних зв'язків для розвитку економіки країни й захисту її від несприятливого впливу зовнішньоекономічних чинників: спекулятивних, монопольних, кон'юнктурних тощо. У такому ракурсі митна політика є засобом забезпечення інтересів населення та національної економіки [6].

Формування митної політики в суднобудівній галузі передбачає необхідність урахування двох важливих підходів її формування: фритредерство та протекціонізм. Якщо перший – політика вільної торгівлі, за якої митні органи виконують переважно реєстраційні функції та не стягують експортні та імпорتنі мита, не встановлюють також обмеження на зовнішньоторговий обіг, то другий, навпаки, спрямований на захист власної промисловості та власного товаровиробника від зарубіжних конкурентів на внутрішньому ринку [4].

Новий Митний кодекс зібрав у собі положення, які раніше містилися в різних законах та підзаконних актах. Відтепер суб'єкт ЗЕД у суднобудуванні відкриватиме один документ і матиме можливість знайти в ньому повну інформацію про його імпортно-експортну операцію, прорахувати, скільки часу йому знадобиться на доставку товарів, їх митне оформлення, які податки потрібно буде сплатити. Новий Кодекс побудований за принципом "максимальної прямої дії". Він передбачає прийняття мінімальної кількості постанов Кабміну та наказів міністерств [11].

Державне регулювання ЗЕД суднобудування здійснюється за допомогою широкого кола заходів, кількість яких постійно зростає. Розмаїття їх певним чином систематизується. Однією з найпоширеніших у застосуванні є класифікація методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності відповідно до Генеральної угоди щодо тарифів і торгівлі (ГАТТ) та її правонаступниці – Світової організації торгівлі (СОТ). Зважаючи

на це, методи регулювання ЗЕД доцільно буде класифікувати за такими напрямками:

- за спрямованістю дій на економічні процеси їх слід поділяти на протекціоністські та лібералізаційні заходи;
- за характером впливу на економічні процеси – на організаційно-правові, адміністративні та економічні заходи [2].

Протекціоністські заходи спрямовані на захист внутрішнього ринку від іноземної конкуренції. Заходи лібералізації спрямовані на усунення обмежень у зовнішній торгівлі, що призводить до зростання конкуренції з боку іноземних компаній. До адміністративних заходів зараховують засоби прямого обмеження експорту або імпорту (упровадження квот, ліцензій, ембарго), до економічних – засоби, які впливають на зовнішньоекономічні процеси через економічні інтереси їх учасників (політику встановлення мит, акцизів, інших зборів; систему оподаткування; політику встановлення банківської облікової ставки, курсу валют) [13].

Отже, з погляду теорії права, державна політика митного оформлення в суднобудуванні містить такі самостійні групи норм:

- норми міжнародного права, присвячені питанням регулювання митної справи;
- норми законодавства України;
- норми законодавства колишнього СРСР, які не суперечать законодавству України [8].

Таким чином, можна зробити такі **ВИ-**

СНОВКИ:

1. Митна політика України для суднобудування виступає різновидом державної політики, а її головним функціональним завданням є забезпечення захисту національних інтересів та національної безпеки в політичній, соціальній, екологічній та інших сферах.

2. Під час проведення державної політики митного оформлення в суднобудуванні використовують методи прямого державного впливу: по-перше, держзамовлення, пряме датування, пільгове кредитування, оптимальні митні збори; по-друге, розширення правового поля, що включає закони, які регулюють правовідносини сторін будь-якої угоди й регулюють функціонування реального сектора економіки.

3. Основними напрямками державної митної політики в суднобудуванні є політика державного протекціонізму та вільної торгівлі (лібералізація) шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав і наданні допомоги національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту за державної підтримки експорту.

4. Лібералізація імпортного ринку пов'язана з відповідними зобов'язаннями України перед міжнародними організаціями та намаганнями поступово пом'якшити свій зовнішньоекономічний режим у суднобудуванні.

5. Вельми важливий фактор митного оформлення в суднобудівній галузі – мито, яке є найбільшим економічним результатом ЗЕД, за допомогою якого реалізується технічна політика держави у сфері зовнішньої торгівлі.

6. Перехід до нових принципів регулювання ЗЕД у суднобудівній галузі: тарифне регулювання, ліцензування, квотування відповідно до світової практики потребує змін організації митного контролю та митного оформлення запасних частин і комплектуючих, що перебувають у вантажному обігу.

7. Здобуття Україною незалежності зумовило створення законодавства щодо регулювання відносин, які виникають у зв'язку з проведенням державної митної політики та реалізації митної справи, що відповідали б міжнародним митним стандартам і правилам.

Список використаної літератури

1. Гіжевський В.К. Митне право України : навч. посіб. / В.К. Гіжевський. – К., 2009. – 204 с.
2. Гребельник О.П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності / О.П. Гребельник. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
3. Додін Є.В. Правові основи митної справи в Україні / Є.В. Додін // Митна справа. – 2004. – № 5. – С. 6–18.
4. Ківалов С.В. Митна політика України : підручник / С.В. Ківалов, Б.А. Кормич. – О. : Юрид. літ-ра, 2002. – 256 с.
5. Митна політика України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-textreferat.com/referat-6422.html>.
6. Митна політика України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://crimealawyers.com/mitna-pol-tika>.
7. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://buklib.net/](http://buklib.net/component/option,com_jbook/task,view/Itemid,99999999/catid,111/id,2441)
8. Митне право України : навч. посіб. / В.В. Ченцов та ін. ; за заг. ред. проф. В.В. Ченцова. – К. : Істина, 2007. – 283 с.
9. Митно-тарифне регулювання ЗЕД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.virtual.ks.ua/students/515-custom-tariff-regulation-fea.html>.
10. Мочерний С.В. Політична економія : навч. посіб. / С.В. Мочерний. – К. : Знання-Прес, 2002. – 687 с.
11. Новели та реалії нового Митного кодексу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~2/0/all/2012/10/17/289550>.
12. Про Митний тариф України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2371-III: станом на 1 січня 2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2371>.
13. Ринки суднобудування та розвиток ЗЕД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/28.html>.
14. Соломко А.С. Специфіка розробки та реалізації Державної промислової політики в суднобудуванні [Електронний ресурс] / А.С. Соломко. – Режим доступу: <http://intkonf.org/solomko-as-spetsifika-rozrobki-ta-realizatsiyi>.
15. Суднобудівна галузь України. Її конкурентоспроможність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.refine.org.ua/pageid39984.html.
16. Фінанси суднобудівних підприємств : монографія / І.А. Воробйова, Г.В. Єфімова, П.М. Карась, Е.Б. Хачатуров та ін. – Миколаїв : НУК, 2012. – 234 с.
17. Юлдашев О.Х. Митне право України : навч. посіб. для вищої школи / О.Х. Юлдашев. – К., 2009. – 232 с.

Стаття надійшла до редакції 21.01.2014.

Хачатуров Э.Б. Таможенная политика Украины в судостроительной промышленности

Статья посвящена анализу существующей государственной политики таможенного оформления в судостроении при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Рассмотрены динамические принципы национальных интересов государства на данном этапе, которыми руководствуются компетентные органы при внедрении их в жизнь.

Ключевые слова: судостроение, национальные интересы, таможенная политика, государственное регулирование, таможенное дело, таможенные процедуры, таможенно-тарифное регулирование, таможенное оформление.

Khachaturov E. Customs Policy of Ukraine in the Shipbuilding Industry

This article analyzes the current state policy of customs clearance in shipbuilding in foreign trade activity. Consider the dynamic principles of national interests at this stage, that guide the competent authorities in implementing them in life.

Shipbuilding industry, a priori, contributes to the development of many related industries, requires the use of large amounts of labour force and increases employment, especially in cities, where it has a budget forming function. However, the lack of a clear policy on the shipbuilding creates a number of problems that require urgent solutions. At the same time, we know that in the world experience the important condition of effective functioning of the shipbuilding industry is a legal mechanism that provides direct subsidies from the state budget and low interest rates for

lending. In Ukraine, due to the actual cancellation of the Law of Ukraine "On arrangements of state support for the shipbuilding industry in Ukraine" the industry is left without support from the state.

We can specify that shipbuilding in Ukraine meets the criteria for determining the priority sectors of the economy, so the development of the Ukrainian shipbuilding development strategy today is urgently required. In this case the customs policy of Ukraine is a kind of public policy and its main functional task is to protect national interests and national security in the political, economic, social, environmental and other fields. Customs policy is implemented through relevant doctrines strategies, programs in different areas of government activity, both internal and external, in accordance with applicable law and international legal acts and practices.

The main historical forms of customs policy are the policy of state protectionism and free trade policy. Therefore, today the formation of the customs policy in the shipbuilding industry includes the need to consider two important approaches to its formation: freetrading and protectionism. Customs policy and its elements, including in shipbuilding, coincide in many countries. This is due to the processes of integration, openness of the society, strengthening the role and importance of international relations. At the same time customs regulations and procedures in all countries are the exclusive right of the state to develop the principles of customs policy implementation and its implementation mechanism.

The transition to the new principles of foreign economic activity of the shipbuilding industry of Ukraine – rate regulation, licensing, quotas – in accordance with international practice requires a change of customs control and customs clearance of spare parts and accessories that are in shipbuilding turnover. Thus liberalization of Ukraine's import market should gradually soften its foreign trade regime in the shipbuilding industry to comply with international customs standards and rules in order to maximize economic outcomes.

Key words: shipbuilding, national interests, customs policy, government regulation, customs cause, customs clearance, customs and tariff regulation, customs clearance.