



3. Даниленко Е. Упростит ли отмена свидетельства о государственной регистрации ведения бизнеса / Е. Даниленко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://liberal.in.ua/daydzhest/net-svidetelstvo-net-problem.html>.

4. Про державну службу : Закон України від 16.12.1993 р. № 3723-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 52. – Ст. 490.

5. Прослужбу в органах місцевого самоврядування : Закон України від 07.06.2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 33. – Ст. 175.

6. Положення про здійснення державного нагляду за дотриманням законодавства у сфері державної реєстрації юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців : Наказ Міністерства юстиції України від 14.10.2011 р. № 3175/5 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1202-11>.

7. Про доступ до публічної інформації : Закон України від 13.01.2011 № 2939-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 32. – Ст. 314.

УДК 347.79

Е. Хачатуров,

кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, проректор
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова

МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ У СУДНОБУДУВАННІ: ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ТА ПРОГРАМА ЛОЯЛЬНОСТІ

Завдання підвищення ефективності національної митної політики і митного оформлення у суднобудуванні галузі загалом необхідно вирішувати комплексно, системно вивчати пріоритети митної політики і відповідно до них реформувати вітчизняне митне законодавство з метою отримання більш вагомого соціально-економічного розвитку суднобудівної промисловості.

Питання досліджень митного оформлення у суднобудуванні розглядали Є.В. Додін, О.П. Гребельник, К.С. Письменна, К.В. Бережна, Л.І. Пашковська, але ознаки лібералізації митного оформлення залишались поза увагою науковців.

Саме тому метою статті є аналіз нормативно-правових актів митного оформлення у суднобудуванні при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, які застосовуються в теперішній час, пошук можливих шляхів їх удосконалення та розробка нових для впровадження в недалекому майбутньому.

Міжнародна відкритість ринків, як одна із базових характеристик ліберальної моделі економічного розвитку, здебільшого може означати вигоду або втрати. З метою запобігання негативних наслідків необхідно, щоб у ході лібералізації економіки балансувались інтереси країни, насамперед у сфері міжнародної торгівлі. Таку функцію, використовуючи як новітні ліберальні, так і традиційні протекціоністські заходи, має виконувати міжнародна торговельна політика та її най-

важливіша підсистема – митна політика при здійсненні митного оформлення. Остання у сучасних умовах функціонування глобальної торговельної системи перетворюється на ефективний механізм сприяння розвитку не тільки торгово-економічних відносин, а й національних економік загалом [1]. Торговельна політика України, зокрема митна, у більшості своїх конкретних заходів у галузі суднобудування ще не цілком відповідає викликам торгово-економічної глобалізації, оскільки належно не захищає національні економічні інтереси у межах домовленостей зі Світовою організацією торгівлі (СОТ) [2].

Варто зазначити, що у вітчизняній фаховій науковій літературі недостатньо комплексних досліджень механізмів, передумов, наслідків та проблем трансформації митної політики з позицій її адекватності процесу лібералізації міжнародної торгівлі. Так, наприклад, за сучасних умов вимагає належної конкретизації категорія «митна політика» у взаємозв'язку з торговельною політикою, також існує потреба у систематизації показників, за якими можна було б порівнювати ефективність митної політики різних країн. Необхідно уточнити низку методологічних і методичних аспектів механізму оптимізації митно-тарифних відносин при укладанні регіональних торговельних угод, системно визначити пріоритетні напрями трансформації національної митної політики та реформування Державної митної служби





України в напрямку суднобудування і судноремонту [3].

Лібералізація як глобальний процес засновується на консенсусній парадигмі розв'язання суперечностей, що постійно виникають у економічних відносинах, міжнародній торгівлі, зокрема у суднобудівній галузі.

Вплив лібералізації на міжнародну торгівлю неоднозначний, з одного боку, позитивний: відкриття ринків і збільшення частки у світовій торгівлі країн, що розвиваються; посилення конкуренції на світових ринках та якісна зміна структури світової торгівлі; зменшення питомих трансакційних витрат у міжнародній торгівлі завдяки спрощенню митних режимів; поява нових потужних економік (Китай, Бразилія, Індія). З другого – негативний, а саме посилення регіонального протекціонізму і торгово-економічного регіоналізму; поглиблення рівня торгово-економічного протистояння між країнами, що розвиваються, а також між розвинутими країнами: США і ЄС – Китай, Індія, Бразилія; США – ЄС; посилення конкурентного тиску на внутрішні ринки країн, що розвиваються, тощо [4].

Митна політика має бути спрямована на захист національних економічних інтересів за допомогою збалансованого ліберального і протекціоністського контексту у межах зобов'язань перед СОТ, який би враховував національні інтереси України. Як підсистема міжнародної торговельної політики, митна політика має чотири суб'єктні рівні: глобальний, наддержавний, міжнародний і державний. Економічні інтереси суб'єктів кожного рівня визначають відповідні цілі, завдання, об'єкт і предмет власної митної політики, системна сукупність яких визначає глобальну митну політику як об'єкт регулювання глобальних інституцій (СОТ, ВМО) для досягнення динамічної рівноваги міжнародних торговельних відносин. Специфіка трансформації митної політики різних рівнів полягає в її лібералізації у формі зменшення рівня митних ставок і впливу нетарифних обмежень через механізм переговорних процесів, як сучасний засіб досягнення оптимальних рішень щодо митних відносин між країнами, їхніми регіональними економічними і торговельними угрупованнями [5].

Усі вищеперелічені чинники сприяли розробці нового Митного кодексу України, у якому уточнена мета розробки, зазначено пріоритетне завдання та шляхи удосконалення діючого законодавства з питань митної справи [6]. Провідні суб'єкти суднобудівної галузі міжнародної торгівлі намагаються в основу митної політики покласти виважене співвідношення між лібералізацією та про-

текціонізмом, яке має глибший ліберальний зміст, який виявляється не так у рівні митних тарифів, як у заходах нетарифного і валютного регулювання.

Країни Європи, Азії, Америки – регіональні лідери, реагуючи на несприятливі для них виклики глобалізації і лібералізації, ініціюють для розв'язання національних і регіональних торгово-економічних проблем різноманітні форми регіональних торговельних угод, інтеграційних економічних об'єднань тощо. Особлива увага приділяється розвитку зон вільної торгівлі. Головною проблемою при створенні яких є оптимізація митних відносин між суб'єктами суднобудування. Умови для оптимальних митних відносин фіксуються у двосторонніх або багатосторонніх тарифних угодах, які збалансовані з поточними і стратегічними цілями кожного партнера та які на кожний момент часу дії угоди невідгодно змінювати будь-якій зі сторін [7].

За формальними ознаками (рівнем тарифів і заходами нетарифного регулювання) національна митна політика є ліберальною, але щодо реалізації митних і прикордонних процедур – непрозорою й корумпованою, тому має низький рівень ефективності [3].

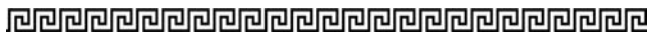
Завдання підвищення ефективності національної митної політики і митного оформлення у суднобудівній галузі необхідно вирішувати комплексно, системно визначивши пріоритети митної політики і відповідно до них напрями реформування, щоб покласти в основу завдань МКУ [6].

Пріоритетами трансформації митної політики мають стати: збалансована у межах зобов'язань перед СОТ політика регулювання імпорту, яка має передбачати активне впровадження всіх легітимних методів захисту внутрішнього ринку і селективного стимулювання імпорту [4].

Завдяки таким зрушенням у митній справі суднобудівна галузь починає збільшувати виробництво продукції відповідно прийнятому 6 вересня 2012 року Закону України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості». Закон привертає увагу тим, що закріплює низку пільг для суднобудівних підприємств. При цьому термін дії цих пільг 10 років. Перехідними положеннями встановлений строк дії даного Закону з 01.01.2013 р. до 01.01.2023 р. [8].

Основним елементом митних процедур у суднобудуванні є справляння передбачених законом податків і зборів. Це останній з основних складників розглядуваного поняття, але не менш важливий від попередніх. За допомогою митно-тарифних заходів держава може ефективно впливати на економічний аспект розвитку галузі [9].





Підставою для нарахування суми митних платежів є ідентифікація товарів та режим їх переміщення через кордон. Ідентифікація товарів для суднобудування та судноремонту, що тимчасово ввозяться (вивозяться), забезпечується відповідно до статті 326 МКУ шляхом накладення митних забезпечень одноразових номерних запірно-пломбувальних пристроїв, печаток, голографічних міток, нанесення цифрового, літерного чи іншого маркування, ідентифікаційних знаків, представлення штампів, взяття проб і зразків, виготовлення фотографій, ілюстрацій, складання опису товарів, креслень, масштабних зображень, планів (графіків) використання матеріалів, призначених для будівництва та ремонту морських, річкових, повітряних суден тощо [10].

В разі, коли замінені запчастини та обладнання не ввозяться за межі митної території України або коли не ввозяться на неї в законодавчому порядку, визначено варіанти розпорядження ними:

- замінені запчастини та обладнання пред'являються митному органу та оформляються для вільного обігу на митній території України (митний режим імпорт) або за її межами (митний режим експорт);

- знищується під контролем митного органу, тобто знищується повністю, або приводиться в стан, який виключає можливість їх подальшого використання [11].

Загальний термін режиму тимчасового ввезення (вивезення), згідно ст. 108 МКУ, складає 3 роки з дня поміщення товару у митний режим тимчасового ввезення. Це означає, що відлік часу знаходження товарів в режимі починається практично після перетину митного кордону України. Різниця в часі між днем перетину товарами митного кордону і днем їх митного оформлення може складати 10-28 днів, залежно від виду транспорту, яким товар доставляється від митного кордону до митниці призначення (по території України). Точна дата завершення знаходження товарів в режимі тимчасового ввезення (вивезення) дуже важлива, оскільки прострочення повернення товарів загрожує значним штрафом або навіть їх конфіскацією. Строк тимчасового ввезення (вивезення) товарів для суднобудування та судноремонту, що поміщені під митний режим тимчасового ввезення (вивезення), може бути продовжений з урахуванням мети ввезення (вивезення) товарів, а також інших обставин [12].

У законодавстві відсутні норми про часткове оподаткування товарів для суднобудування, що тимчасово ввозяться та не увійшли у перелік повністю звільнених від оподаткування товарів. Це робить непривабливими лізингові (орендні) та інші комер-

ційні операції, бо товари за такими операціями законодавчо не дозволено розміщувати у режим тимчасового ввезення, такі товари розміщують у режим імпорту із оплатою імпортного мита, ПДВ та інших обов'язкових зборів [13]. Наявність товарів, що перебувають у режимі тимчасового ввезення, а також їх цільове використання контролюються митними органами шляхом проведення оглядів територій, де знаходяться або можуть знаходитися такі товари. Періодичність таких оглядів визначається керівником митного органу з урахуванням характеру товарів, мети і строку їх тимчасового ввезення, умов цільового використання товарів на митній території України [14].

Наведений вище механізм здійснення однієї із багатьох митних процедур відноситься до базових засад процесів торговельної лібералізації, яка останнім часом інтенсивно поширюється у світовому масштабі з метою досягнення економічних переваг на ринках суднобудівної галузі, а саме подальше підвищення конкурентоспроможності своєї продукції – суден та інших плавзасобів. Останнім часом однією з найбільш чітко виражених тенденцій розвитку міжнародної торгівлі у суднобудівній галузі стала тенденція торгової взаємодії країн у рамках інтеграційних об'єднань. Економічне об'єднання країн зумовлено тим, що зростаючі обсяги багатоменклатурного виробництва багатьох країн стають завеликими для їх внутрішніх ринків, тому створення ширшого єдиного економічного простору є сприятливим чинником розвитку та підвищення їх конкурентоспроможності. На території країн, що входять до інтеграційного об'єднання, ліквідуються внутрішні бар'єри для переміщення товарів, здійснюється єдина для всіх країн митна політика, координується податково-бюджетна, грошово-кредитна політика, спільно вирішуються проблеми обслуговування товарних потоків і ін.

Аналізуючи процеси, які протікають у міжнародній торгівлі, варто підкреслити, що лібералізація є її основною тенденцією, що полягає в розширенні свободи економічних дій і знятті обмежень на діяльність у сфері міжнародної торгівлі для національних господарюючих суб'єктів та спрощення доступу на внутрішній ринок для зарубіжних суб'єктів [15].

Тому слід розрізняти поняття:

- а) лібералізація – це відкриття національного ринку шляхом зниження або усунення тарифних і нетарифних торговельних перешкод, стандартизації митних процедур, вдосконалення торговельної інфраструктури. Інтеграція ж пов'язана з міжнародним поділом праці, формуванням єдиного між-





національного господарського середовища, появою спільних узгоджених механізмів економічного регулювання. Вона не завжди спирається на зняття перешкод на шляху товарів та послуг [16];

б) лібералізація торгівлі – це процес інтернаціоналізації національних економік. До типів лібералізації відносяться: двостороння, багатостороння та глобальна. Двостороння лібералізація відбувається при наданні країнами одна одній торгових преференцій, що знижують кількість, рівень обмежень на здійснення експортно-імпорتنих операцій у тому числі у суднобудуванні. Багатостороння лібералізація міжнародної торгівлі – укладання багатосторонньої угоди зони вільної торгівлі, вступом у митний союз або інше інтеграційне угруповання, що передбачають більшу інтеграцію та мають свої особливості [15].

Однак в Угодах щодо суднобудування та судноремонту закріплено цілу низку винятків з режиму найбільшого сприяння. До них належать преференційні угоди, укладені ще до створення ГАТТ, а також зони вільної торгівлі та митні союзи. Загальною рисою преференційних угод була наявність особливих торговельних правил щодо одного або кількох партнерів преференційної угоди. Такі угоди існували, наприклад, між США та Кубою, Чилі та Аргентиною, Бельгією, Нідерландами та Люксембургом (Бенілюкс). Теоретично застосування більш м'яких правил до однієї або кількох країн є прямим порушенням принципу недискримінації в частині режиму найбільшого сприяння. Однак насправді їх дія була дозволена, тобто в даному випадку використання преференційних угод діяло як програма лояльності [16].

При цьому типовим прикладом програми лояльності у суднобудуванні є спрощення митних процедур, тобто при подальших переміщеннях через кордон товарів можуть надаватися знижки, преференції в тому числі за накопичувальною системою, також можуть існувати системи бонусів. Крім того, при отриманні таких пільг суднобудівні підприємства мають можливість на сповіщення про нові послуги та пільги [17].

Таким чином, програму лояльності можна визначити як комплекс маркетингових заходів для розвитку повторних послуг існуючим суб'єктам ЗЕД в майбутньому, продажу чи наданню їм додаткових послуг, просування корпоративних ідей і цінностей, інших видів потенційної поведінки.

При глибокому аналізі даних можливе виявлення товарів і послуг, у яких потенційно зацікавлені суднобудівні підприємства. Тобто програми лояльності сприяють об'єднанню партнерів з декількох сфер галузі, участь

у такій програмі істотно знижує витрати на її підтримку і при цьому вважається, що збільшує її привабливість в очах Замовника. Такий вид програми стимулювання суднобудівної активності дозволяє враховувати переваги у різних аспектах суднобудівного виробництва і тим самим створити його цілісний комплекс. Додатковий ефект від програми лояльності – залучення нових суб'єктів ЗЕД, обмін базою з іншими суднобудівними підприємствами – партнерами [18].

Підводячи підсумки щодо умов та механізмів реалізації інтересів Українського суднобудування у світовій торгівлі в умовах прискорення лібералізації глобального торговельного середовища, можна виділити таке:

1. Сучасний етап розвитку глобальної торговельної системи засвідчує загострення суперечностей між основними товаровиробниками, викликаних асиметричністю результатів глобалізації для різних учасників суднобудівної промисловості.

2. Залучення національної економіки до системи ГАТТ/СОТ, безумовно, сприяє лібералізації системи їх взаємин із зовнішнім світом.

3. Провідні суб'єкти суднобудівної галузі у міжнародній торгівлі намагаються в основу митної політики покласти виважене співвідношення між лібералізацією та протекціонізмом, яке має глибший ліберальний зміст і виявляється не так у рівні митних тарифів, як у заходах нетарифного і валютного регулювання.

4. Дійсна лібералізація митного оформлення у суднобудуванні повинна засновуватися на консенсусній zasadі учасників правовідносин, що сприяє взаємовигідному співробітництву сторін.

5. У випадках відсутності відповідної норми митного оформлення слід застосовувати «програму лояльності» з метою своєчасного забезпечення запасними частинами і комплектуючими судно, що будується, оформленими в митному режимі «тимчасового ввозу» без справляння митних зборів.

Ключові слова: митне оформлення, ліберальні заходи, митна політика, суднобудівна галузь, нетарифні обмеження, митні тарифи, митні процедури.

Одною із базових характеристик ліберальної моделі економічного розвитку світової промисловості є міжнародна відкритість ринків. Такі функції, як новітні ліберальні, так і традиційні протекціоністські заходи, має виконувати вітчизняна торговельна політика та її найважливіша підсистема – митна політика при здійсненні митного





оформлення. Завдяки таким зрушенням у митній справі суднобудівна галузь буде мати можливість збільшувати виробництво власної продукції та її реалізацію.

Одной из базовых характеристик либеральной модели экономического развития мировой промышленности есть международная открытость рынков. Такие функции, как новейшие либеральные, так и традиционные протекционистские меры, должна выполнять отечественная торговая политика и ее важнейшая подсистема – таможенная политика при осуществлении таможенного оформления. Благодаря таким сдвигам в таможенном деле судостроительная отрасль будет иметь возможность увеличивать производство собственной продукции и ее реализацию.

One of the basic characteristics of the liberal model of global industry economic development is an international openness of markets. Such functions as the latest liberal and traditional protectionist measures must be performed by the domestic trade policy and its major subsystem – the customs clearance. Due to such progress in customs the shipbuilding industry will be able to increase production of its own products and its implementation.

Література

1. Евстигнеева Л.П. Экономический рост и либеральная альтернатива / Л.П. Евстигнеева, Р.Н. Евстигнеев. – М. : Наука, 2005. – 519 с.
2. Мочерний С.В. Політична економія: Навчальний посібник / С.В. Мочерний. – К. : «Знання-Прес», 2002. – 687 с.
3. Гребельник О.П. Митно-тарифна політика за умов трансформації економічної системи. Монографія. – К. : КНТЕУ. – 2001. – С. 156.
4. Гащицький О.А. Трансформація митної політики України в умовах лібералізації міжнародної торгівлі [Текст] : автореферат... канд. екон. спец.: 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини / О.А. Гащицький. – К. : МОНМС Укр. ДВНЗ «Київський нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана», 2012. – 18 с.
5. Ківалов С.В. Митна політика України: Підручник / Ківалов С.В., Кормич Б.А. – О. : Юрид. літ-ра, 2002. – 256 с.
6. Новели та реалії нового Митного кодексу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : <http://news.finance.ua/ua/-/2/0/all/2012/10/17/289550>.
7. Данильцев А.В. Международная торговля: инструмент регулирования /

А.В. Данильцев. – М. : Изд-во «Полеотип». – 2004. – С. 65–70.

8. Наконечный В. «Декларативно-экспериментальное» судостроение. / В. Наконечный. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=1485>.

9. Трофімов С.А. Організаційно-правові засади здійснення митних процедур на морському транспорті. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : info-works.com.ua/all/pravo/747.html.

10. Шершун А.А. Митні правила в Україні: Підручник / А.А. Шершун. – Х. : Факт, 2013. – 512 с.

11. Хачатуров Е.Б. Особливості визначення митного режиму щодо суден закордонного плавання, які прибувають на митну територію України з метою ремонту / Е.Б. Хачатуров, О.О.Зотенко // Науково-аналітичний журнал «Митна справа», 2011. – № 3. – С. 74–79.

12. Митний кодекс України 2012р.: станом на 01.01.2014р. / [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/nп> – офіційний веб-сайт Верховної ради України.

13. Наконечный В.Л. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України зв'язку із проведенням економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» / В.Л. Наконечный, Ю.В. Каракай // [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=43168.

14. Гречаний Д.М. Умови застосування митного режиму тимчасового ввезення (вивезення) [Текст] / Д.М. Гречаний // Митна справа. – 2009. – № 5 (65). – С. 31–36.

15. Заяць О.І. Торговельна лібералізація, як основа міжнародної економічної інтеграції / О.І. Заяць. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : http://www.rusnauka.com/18_ADEN_2013/Economics/2_141957.doc.

16. Базові засади процесу торговельної лібералізації: конкуренція інститутів : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : <http://osvita.ua/vnz/reports/politolog/17109/>.

17. Розвиток системи менеджменту якості на суднобудівному підприємстві : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=23447.

18. Все, что вы хотели знать о программах лояльности : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : <http://pinkpower.ru/marketing/programmy-loyalnosti/>.

