



ХАЧАТУРОВ ЕДУАРД БОРИСОВИЧ

УДК 351.713:351.813

**МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ У СУДНОБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ:
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ТА АДМІНІСТРАТИВНО-
ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

12.00.07 – адміністративне право та процес;
фінансове право; інформаційне право

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у Національному університеті кораблебудування ім. адм. Макарова

Науковий консультант

доктор юридичних наук, професор,
Заслужений діяч науки і техніки України
ДОДІН Євген Васильович
Національний університет
«Одеська юридична академія»,
професор кафедри морського та митного права

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України
НАСТЮК Василь Якович
Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого, завідувач кафедри
адміністративного права та адміністративної
діяльності

доктор юридичних наук, професор
ПРИЙМАЧЕНКО Дмитро Володимирович
Університет митної справи та фінансів,
проректор з наукової роботи

доктор юридичних наук, професор
ПИХТІН Микола Порфирович
Державне підприємство «Спеціалізований
морський порт «Октябрськ», заступник
начальника по морській та внутрішній безпеці

Захист відбудеться «28» лютого 2017р. о 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.139.01 у Відкритому міжнародному університеті розвитку людини «Україна» за адресою: 03115, м. Київ, вул. Львівська, 23

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Відкритого міжнародного університету розвитку людини «Україна» за адресою: 03115, м. Київ, вул. Львівська, 23

Автореферат розісланий «26» січня 2017 р.

Учений секретар спеціалізованої вченої ради



С. В. Сарана

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Україна, як морська держава, має наявні можливості для того, аби стати одним із світових лідерів суднобудівної промисловості, яка потребує оновленого, інноваційного митно-правового забезпечення і створення відповідної регулятивної галузі права. Наша країна знаходиться в центрі світових ліній переміщення суднобудування на схід, що дозволяє вітчизняним суднобудівним компаніям зайняти вигідне місце на світовому ринку.

Суднобудівна галузь України відповідає всім критеріям визначення пріоритетною в економіці держави, належний розвиток якої потребує невідкладної розробки теоретичних засад та методологічних засобів правової регламентації митного забезпечення в процесі будівництва, ремонту, модернізації суден, їх реалізації та надання послуг за межами митної території країни. Складні, не прозорі митні процедури у суднобудівній галузі створюють величезні труднощі вітчизняним виробникам-експортерам продукції та надання послуг, які суттєво залежні від імпортованої сировини. На жаль, до цього часу чітко не визначено нормативними документами більшість митних процедур щодо специфічного оформлення товарів суднобудівної галузі у частині визначення їх митної вартості в залежності від встановленого митного режиму, з метою митного оподаткування, сплати митних платежів, з врахуванням країни походження та визначеним митним статусом.

В Україні відсутня стратегія розвитку суднобудування, як галузі економіки і митного права, спеціалізовані програми, котрі дали б змогу впроваджувати у виробництво інновації та новітні технології, а також відсутня загальнодержавна морська політика і стратегія розвитку морської індустрії, сучасні засади їх адміністративно-правового забезпечення.

Створення теоретичних основ та методології специфіки митно-правового супроводження у вітчизняному суднобудуванні останнім часом набуває особливої актуальності. Наявні судна морського торговельного флоту потребують переоснащення, насамперед, покращення експлуатаційних характеристик, тобто виникає необхідність у масовій модернізації морських суден, що називається реновацією, яка утворить окремий ринок робіт у секторі судноремонту суднобудівної галузі. У свою чергу, це передбачає переміщення через кордон великої кількості комплектуючих виробів, запасних частин, виготовленій продукції та надання послуг.

Майбутнє українського суднобудування, його здатність забезпечити прийнятні та стабільні темпи зростання, значною мірою залежать від створення відповідної правової теоретичної бази та методологічних засад її митного супроводження.

Відсутність чіткої промислової та митної політики, стосовно українського суднобудування породжує низку проблем, що потребують невідкладного вирішення. У зв'язку з відміною дії більшості статей Закону

України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» галузь залишилась без підтримки з боку держави. Тому, завданням вітчизняної юридичної науки є розробка теоретичних основ та методологічних засад митного оформлення у суднобудуванні, з метою найбільш ефективних господарсько-правових засобів та механізмів стимулювання митних правовідносин суб'єктів діяльності суднобудівної галузі, з метою її сталого розвитку.

Вагому роль серед видатних науковців, які фундаментально досліджували різні аспекти державного управління, правового регулювання та опікувалися вирішенням відповідних проблем митної справи, чим збагатили теоретичні положення адміністративного і митного права, відіграють праці таких вчених, як: В. Б. Авер'янов, Д. М. Бахрах, І. Г. Бережнюк, Ю. П. Битяк, В. С. Венедиктов, Б. М. Габрічідзе, І. П. Голосніченко, О. П. Грибельник, Є. В. Додін, С. Ю. Дьоміна, В. І. Дудчак, М. І. Іншин, Р. А. Калюжний, С. В. Ківалов, М. В. Ковалів, В. К. Колпаков, В. В. Конопльов, О. Л. Копиленко, М. В. Мельник, В. Я. Настюк, Н. Р. Нижник, В. І. Олефір, М. П. Орзіх, О. І. Остапенко, П. В. Пашко, М. П. Пихтін, В. В. Прокопенко, Д. В. Приймаченко, О. П. Рябченко, М. Ф. Стахурський, О. В. Сурілов, С. М. Тимченко, Ю. А. Тихомиров, С. А. Трофімов, О. Ф. Фрицький, Д. С. Цаліна, В. В. Ченцов, О. М. Шемякін, Х. П. Ярмакі, В. А. Яцюк та ін.

Митне оформлення у суднобудівній галузі представляє правове регулювання складного сектору економіки, який за видами виробництва поділяється на такі промислові напрямки: 1) суднобудування; 2) судноремонт; 3) суднове машинобудування; 4) морське приладобудування. Певну увагу розробці питань правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності України у напрямку суднобудування, зокрема в загальному дослідженні правової регламентації ввезення та вивезення товарів цієї галузі, державного регулювання, підтримки суднобудування та його розвитку приділяли відомі вітчизняні та закордонні вчені, такі, як В. Л. Александров, А. О. Балабанов, В. М. Бегма, В. П. Беглиця, М. Б. Безуглова, К. В. Бережна, Б. В. Буркинський, Ю. В. Великий, А. П. Горлов, В. М. Гуцуляк, М. І. Дідківський, А. Б. Єгоров, А. Д. Єршов, С. І. Жигуліна, О. І. Зельниченко, О. І. Кротов, С. І. Логачев, А. С. Мостовий, С. В. Мочерний, В. П. Науменко, О. Б. Наумов, О. А. Орлова, В. М. Пашин, Л. І. Пашковська, К. С. Пісьменна, І. П. Покотилов, М. М. Розсолів, В. В. Севрюков, А. С. Соломко, І. В. Співак, Л. І. Федулова, А. А. Шершун, О. Х. Юлдашев та ін.

Значення та необхідність комплексного дослідження цієї проблеми виходить з можливості відтворити цілісну картину становлення сучасних напрямів адміністративно-правової регламентації суднобудівної галузі, осмислити й узагальнити коло недосліджених питань щодо митно-правового регулювання постачання комплектуючих виробів та запасних частин із-за кордону та надання послуг і реалізація виготовленої продукції за межі митної території України, які фактично випали з поля зору фахівців інших галузей юридичної науки, а також змоделювати основні адміністративно-правові

засади діяльності органів митної справи з удосконаленням механізмів правового регулювання митного оформлення та митних правовідносин у суднобудівній галузі в умовах глобальної міжнародної конкуренції.

Всі ці елементи й зумовили вибір теми дисертаційного дослідження. Митно-правове регулювання у суднобудуванні потребує вдосконалення, а в деяких випадках - повної зміни. Викладені обставини, у першу чергу, спонукають до необхідності розробки теоретичних основ та методологічних заходів митного оформлення у суднобудуванні та пов'язаного з ним судноремонту.

У такому аспекті митна справа відрізняється складною структурою, в основу якої покладені безперервні процеси формування митно-правового забезпечення різних потреб зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) у суднобудівній галузі. Необхідність всебічного дослідження можливостей удосконалення митних правовідносин суб'єктів суднобудівного виробництва щодо здійснення митної справи, в умовах проведення системного реформування, зумовлює актуальність даної дисертаційної роботи. Найбільш ефективним засобом своєчасного постачання комплектуючих виробів, запасних частин, устаткування, матеріалів та ін. для побудови, ремонту, модернізації різного роду плавзасобів, а також їх реалізація та надання послуг іноземним замовникам за межами митної території України, є розробка і впровадження уніфікованої, гнучкої «програми лояльності» та лібералізації митного оформлення, із застосуванням верифікованого сертифікату походження товару. Особливо, це є важливим коли мова йде про відповідну правову регламентацію будування та ремонту плавзасобів нових типів: плавальні платформи, плавальні крани, плавальні майданчики для запуску космічних ракет, плавальні електростанції і житлові комплекси та ін.

Розвиток митного оформлення у суднобудуванні обов'язково супроводжується вдосконаленням правосвідомості митних органів та їх понятійного апарату. Застосовувані законодавцем юридичні терміни, в тому числі міжгалузевого характеру, повинні бути зрозумілі учасникам митних правовідносин і враховувати специфіку відносин з митного оформлення. Внаслідок недостатності повної наукової оцінки митного оформлення у суднобудуванні в системі митного права неможливо усунути недоліки в технології процесу митного оформлення, а також виникаючі проблеми при захисті прав фізичних та юридичних осіб.

Таким чином, актуальність дослідження зумовлена необхідністю систематизації наукових знань і вдосконалення законодавства України в частині адміністративно-правового регулювання діяльності суб'єктів митних правовідносин у суднобудуванні з митного оформлення.

Теоретичним підґрунтям дослідження є наукові праці названих вище вітчизняних і зарубіжних науковців у галузі теорії права, теорії управління, адміністративного права, митного права, морського права, міжнародного права та ін., власні, з проблем митного права та інших юридичних наук, які стосуються теми дослідження.

Нормативним підґрунтям роботи послуговували Конституція України, міжнародно-правові акти, закони України, акти Президента та Кабінету Міністрів України, численні відомчі акти, якими врегульовано відносини у сфері митної справи та суднобудування. Нормативна основа дослідження - законодавство у сфері митної справи та суднобудування, практика розгляду справ з предмета дослідження.

Емпіричною базою дослідження слугували: узагальнення результатів діяльності Міністерства інфраструктури України та його підрозділів (зокрема Укрморрічінспекція, Адміністрація морських портів України, Адміністрація річкових портів України) протягом 2010-2015 рр.; судової статистики; аналіз наукових публікацій, довідкових матеріалів митно-правової діяльності суднобудівних підприємств та митних органів Державної фіскальної служби України, Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром», інших органів управління та контролюючих органів, державних підприємств, організацій, установ, що містять статистичні дані та довідкові відомості щодо питань дослідження. Висловлені положення надають змогу дійти висновку про те, що взаємопов'язані проблеми технічного і правового забезпечення відновлення та розвитку суднобудівної галузі України, визначення основних напрямків її розвитку, удосконалення законодавчого поля функціонування галузі є головним завданням економічної і правової політики держави щодо суднобудування.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційного дослідження затверджена Вченою Радою Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова 12 квітня 2013 р. (протокол № 3) та є складовою планової тематики та науково-дослідницької діяльності кафедри правознавства: «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики», «Україна і правопорядок у світовому океані», а також в рамках науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія»: «Інноваційний організаційно-правовий механізм створення і функціонування комунальних пароплавств в Україні» (державний реєстраційний номер 0113U001144) і в межах пріоритетних завдань «Морської доктрини України на період до 2035 року» щодо наукового забезпечення та розвитку усіх складових морегосподарського комплексу, з метою ефективною реалізації національних інтересів держави.

Мета і завдання дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є комплексне дослідження, розробка та впровадження системи адміністративно-правових заходів митного оформлення у суднобудуванні та судноремонті, обґрунтування його теоретичних та методологічних засад, а також розробка науково-практичних рекомендацій щодо вдосконалення правової регламентації механізмів постачання комплектуючих виробів та запасних частин для суднобудівної галузі, а також реалізації виготовленої продукції – суден та надання послуг іноземним замовникам за межами митної території України в умовах глобальної інтеграції при переміщенні через митний кордон.

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних *завдань*:

- встановити специфіку правової регламентації митних процедур у суднобудуванні;
- висвітлити та охарактеризувати адміністративно-правове регулювання діяльності суднобудівної галузі;
- з'ясувати становлення і роль митної справи у суднобудівній галузі;
- визначити напрямки гармонізації митних правовідносин і застосування єдиних стандартів діяльності митних органів;
- визначити підгрунття і охарактеризувати специфіку правової регламентації митних правовідносин у суднобудівній галузі;
- окреслити елементний склад та визначити регламентацію послідовності етапів будівництва і ремонту торговельних суден та військових кораблів;
- надати правове обґрунтування здійснення митного оформлення у суднобудуванні при постачанні комплектуючих виробів, запасних частин і матеріалів, що імпортуються, реалізації виготовленої продукції та надання послуг іноземним замовникам за межами митної території;
- обґрунтувати визначення митних режимів та правового регулювання митних процедур у суднобудуванні;
- визначити функціональні призначення Карнета А.Т.А. у суднобудівній галузі та адміністративно-правові напрямки його застосування;
- з'ясувати і охарактеризувати правові засади державного регулювання митного контролю у суднобудуванні щодо товарів військового призначення та подвійного використання;
- висвітлити та охарактеризувати регламентацію митного оформлення імпортованих товарів для суднобудування у відповідних митних режимах, з урахуванням країни походження, з метою спрощення митних процедур;
- встановити та удосконалити підстави застосування засобів спрощення митних процедур у суднобудівній галузі з використанням статусу країни походження товарів;
- обґрунтувати необхідність забезпечення правосвідомості митних органів щодо розвитку напрямків впровадження вільних митних зон сервісного типу;
- визначити і розкрити засоби інтегрування міжнародно-правових норм митного оформлення матеріалів, комплектуючих виробів, запасних частин у вітчизняне суднобудування та судноремонт з застосуванням сертифікату походження товару;
- з'ясувати напрямки інституціональних засад вітчизняної стратегії митної справи у сучасних умовах для правового забезпечення підвищення ефективності суднобудівного виробництва, з врахуванням реалізації продукції та надання послуг іноземним замовникам за межами митної території України;

- встановити специфіку визначення митних процедур до товарів для суднобудування і судноремонту при переміщенні через митний кордон, за встановленням країни походження товару;

- розкрити значення створення і застосування вільних митних зон сервісного типу у суднобудуванні, в умовах глобальної інтеграції виробництв;

- визначити структурні елементи зміни митного режиму з метою впровадження гармонізації законодавства для удосконалення митного оформлення у суднобудуванні;

- визначити та обґрунтувати напрямки застосування лібералізації правових норм митних процедур у суднобудуванні з впровадженням «програми лояльності»;

- обґрунтувати значення і необхідність удосконалення митного супроводження у суднобудуванні і судноремонті для забезпечення конкурентоспроможності галузі.

Об'єктом дослідження є митно-правові відносини, що виникають у суднобудівній галузі України при здійсненні митного оформлення в зовнішньоекономічній діяльності.

Предметом дослідження є митне оформлення у суднобудівній галузі України: теоретико-методологічні засади та адміністративно-правове забезпечення.

Методи дослідження. Відповідно до мети та завдань дослідження в роботі використано сукупність різних методів дослідження. Методологічну основу дисертації становлять положення теорії пізнання, її закони й категорії. Для досягнення поставленої мети й забезпечення наукової достовірності отриманих результатів дослідження обрано комплекс сучасних загальнонаукових методів, таких як: нормативно-порівняльний – для здійснення аналізу окремих положень нормативно-правових актів (підрозділи 1.4, 2.1, 2.4, 3.2, 3.4, 4.2); формально-логічний – для визначення логіко-методологічних засад створення понятійного апарату дослідження, а також обробки та аналізу емпіричного матеріалу (підрозділи 1.2, 2.3); інституціональний – для здійснення аналізу даних щодо адміністративно-правового регулювання відносин суб'єктів ЗЕД у період митного оформлення товарів для суднобудування (підрозділи 2.2, 2.5, 3.1, 3.3, 3.5 та ін.); методи системного аналізу, синтезу та моделювання дозволили виконати аналіз норм чинного законодавства стосовно прогалин та сформулювати пропозиції щодо вдосконалення викладення окремих норм адміністративного та митного законодавства (підрозділи 4.1, 4.3, 4.4, 4.5); історично-правовий послугував здійсненню аналізу щодо становлення та розвитку суднобудування та митної служби (підрозділи 1.1, 1.3, 1.5). Використано також діалектичний, системно-структурний, функціональний, економіко-статистичний методи, тлумачення права, аналізу, дедукції, класифікації, порівняння, вивчення й узагальнення досвіду роботи та ін.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим комплексним монографічним дослідженням теоретичних та практичних

засад митного оформлення у суднобудуванні, як митно-правової категорії, концептуальних особливостей його здійснення і правового регулювання, місця і значення в інституті митних правовідносин, визначення основних напрямків подальшого розвитку законодавства у суднобудівній галузі та митній справі. У результаті здійсненого дослідження визначені теоретико-організаційні і методологічно-правові засади вивчення митного оформлення у суднобудуванні, розроблені науково-практичні рекомендації щодо суб'єктів митних правовідносин та вдосконалення митних формальностей при переміщенні через митний кордон, у сучасних умовах, товарів для суднобудівної галузі, реалізації виготовленої продукції і надання послуг іноземним замовникам за межами митної території країни, сформульовано низку положень і висновків до найбільш значущих з яких належать:

у перше:

- визначено й охарактеризовано становлення та еволюція суднобудування та митної справи, їх подальший взаємозв'язок у напрямку митних правовідносин при забезпеченні виробництва матеріалами, устаткуванням, комплектуючими виробами і запасними частинами із-за кордону, реалізації виробленої продукції та наданні послуг за межами митної території країни;

- запропоновано авторське визначення поняття суднобудування, як складової самостійного інституту митного права щодо суб'єктів митних правовідносин при здійсненні ЗЕД;

- визначено концептуальні елементи митних правовідносин суб'єктів господарювання у сфері державного регулювання суднобудівної галузі при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності;

- визначено сучасний стан вітчизняного законодавства у митній справі щодо суднобудування, його відповідність міжнародним нормативним актам та з'ясовано міжнародний досвід суб'єктів митних правовідносин щодо розвитку суднобудівної галузі;

- встановлено можливості застосування спрощених митних процедур для своєчасного забезпечення будівництва, ремонту і модернізації суден комплектуючими виробами, запасними частинами і іншими товарами для суднобудування за використанням встановлення країни походження товару та застосуванням преференційного митного режиму та митного оформлення;

- встановлено особливості митного контролю та правового регулювання прийняття / передачі товарів для суднобудування військового призначення та подвійного використання, які мають специфічні характеристики такого контролю, склад суб'єктів контролюючих органів, їх повноважень за міжнародними нормативно-правовими вимогами із залученням експертного контролю особливої форми, який полягає у захисті національних інтересів і безпеки;

- визначено засоби та ефективність митного провадження з використанням вільних митних зон сервісного типу і зміни митного статусу товару при митному оформленні запасних частин, комплектуючих виробів для військового призначення та подвійного використання, з'ясовано, що

вільні митні зони сервісного типу забезпечують певні умови для залучення інвесторів у т. ч. іноземних;

- визначено необхідність та умови застосування лібералізації митних правовідносин у випадках відсутності можливостей з'ясування митного режиму, за впровадженням «програми лояльності» для спрощення митних процедур, з'ясовано, що лібералізація митного оформлення у суднобудуванні повинна ґрунтуватися на консенсусних засадах учасників митних правовідносин, що сприятиме взаємовигідному співробітництву сторін;

- запропоновано напрямки розвитку суднобудування, сприяння його конкурентоспроможності, шляхом удосконалення митного супроводження імпортованих товарів для цієї галузі, із застосуванням змін митних режимів, розробки і впровадження «програми лояльності» із створенням вільних митних зон сервісного типу, що призведе до зменшення передбачених законом митних податків і платежів;

- розробленні пропозиції гнучких заходів зміни митних режимів для імпортованих матеріалів, комплектуючих виробів, устаткування, запасних частин для суднобудівної галузі, на інші за аналогом, після визначення митної вартості і сплати мита за умовами нового митного режиму,

удосконалено:

- науковий підхід до визначення країни походження товару для застосування засобів спрощення митних процедур у суднобудуванні за використанням сертифікату походження товару;

- заходи спрощення митного оформлення у суднобудівній галузі, шляхом застосування митно-тарифних преференцій при переміщенні товарів через кордон із застосуванням Карнета А.Т.А.;

- правова регламентація митного оформлення у суднобудуванні і судноремонті із застосуванням сертифікату походження товару для спрощення митних процедур;

- застосування правової регламентації встановлення митного статусу комплектуючих виробів, запасних частин, матеріалів, устаткування, обладнання та ін. для суднобудівної галузі, залежно від характеру та мети їх переміщення через митний кордон, враховуючи послідовність технологічного циклу побудови або ремонту суден;

- здійснення правового регулювання митного оформлення товарів для суднобудування у різних режимах ввезення, після дослідження напрямків гармонізації митної політики щодо уникнення суперечностей при взаємодії сторін у митній сфері на підставі впровадження єдиних стандартів,

набули подальшого розвитку:

- регламентація визначення митних режимів та митно-правових відносин суб'єктів господарювання у сфері державного регулювання суднобудівної галузі при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності;

- створення вільної митної зони сервісного типу в миколаївській області на базі суднобудівного заводу;

- визначення митно-правової регламентації будівництва і введення в експлуатацію торговельних суден та військових кораблів, а також

особливостей митного оформлення комплектуючих виробів для військових кораблів із застосуванням спеціальних підзаконних правових галузевих актів;

- пропозиції щодо внесення змін до Митного кодексу України в частинні спрощення митного оформлення при забезпеченні суднобудівної галузі комплектуючими виробами та запасними частинами із застосуванням зміни режимів: тимчасового ввезення, переробки, реімпорту, за допомогою створення вільних митних зон сервісного типу;

- інтегрування вітчизняного та міжнародного законодавств у сегменті митно-правових норм щодо гармонізації митних процедур у суднобудівній галузі з метою подальшого підвищення ефективності виробничої діяльності підприємств і імплементації міжнародно-правових норм в українське законодавство;

- правосвідомість митних органів щодо подальшого розвитку і впровадження вільних митних зон сервісного типу у суднобудівній галузі.

Практичне значення одержаних результатів. Результати теоретико-методологічних досліджень знайшли впровадження у вирішенні питань вдосконалення механізмів державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції при здійсненні митного оформлення, а її висновки та пропозиції становлять науковий та практичний інтерес і можуть бути використанні у:

- підготовці і впровадженні пілотного проекту щодо утворення та функціонування вільних митних зон сервісного типу в Миколаївській області, за дорученням голови Миколаївської обласної державної адміністрації № 4110/05-60/8-16 від 18.09.2016р. зі створенням для цього робочої групи фахівців;

- правотворчості – для формування теоретико-організаційного підґрунтя удосконалення чинного законодавства у сфері митної справи та суднобудуванні;

- правозастосуванні – для удосконалення організаційно-правових засад здійснення митного оформлення у суднобудівній галузі;

- навчальному процесі - при викладанні навчальних дисциплін «Митне право», «Морське право», «Міжнародне митне право», при підготовці відповідних підручників і навчальних посібників;

- науково-дослідній сфері - для подальшого розвитку наукових положень щодо розробки та впровадження сучасних засобів митного оформлення в торговельному та військовому суднобудуванні;

- розробці інструкцій даного напрямку, застосовуванні при проведенні круглих столів, нарад міських та обласних рад з цієї тематики, у науково-технічних розробках, у роботі Ради національної безпеки та оборони України, Міністерства інфраструктури України, Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром», Державного підприємства «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» та ін.

Результати дисертаційного дослідження впроваджені у практичній діяльності виконавчого органу Миколаївської міської ради при підготовці прийняття рішення Миколаївської міської ради № 48/42 від 18.06.2015р., а

також при розробці проекту Концепції «Ефективність забезпечення імпортованими матеріалами суднобудівні підприємства м. Миколаєва» (довідка впровадження від 13 листопада 2015 р. № 2391/020201-22/01/14/15), у виробничій та практичній діяльності ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» в процесі розробки нормативно-правової документації, для оформлення конструкторсько-технологічних документів щодо будівництва та ремонту суден (довідка від 18 листопада 2015р. № 1/1- 827), у правотворчій діяльності Миколаївської митниці державної фіскальної служби (довідка впровадження від 19 листопада 2015 р. № 4631/10/14-70-00). У виробничій діяльності ПАО «Чорноморсуднопроект» сприятиме удосконаленню розробки проектно-конструкторсько-технологічної документації, в частині підбору та призначення певних видів конструкційних елементів, вузлів машин і механізмів, що імпортуються для суднобудівної галузі (акт впровадження від 19 листопада 2015р. № 20), у практичній і виробничій діяльності ТОВ спеціалізованого конструкторського бюро «Акер Ярдз Дизайн Юкрейн» завдяки використанню розроблених критеріїв та індикаторів, що дозволили провести дієву оптимізацію структури та складу флоту суден, технології їх побудови в рамках спрощеного постачання імпортованих товарів для суднобудування (довідка про застосування результатів від 20 листопада 2015р.).

Результати дисертації використані в навчально-методичному та науковому процесах Національного університету кораблебудування ім. адм. Макарова при розробці робочих навчальних програм, проведенні лекцій та практичних занять студентів для викладання курсів „Договірне право”, „Митна справа та ЗЕД”, «Адміністративне право» (акт впровадження від 20 листопада 2015 р. № 62-05/4662).

У виробничій діяльності ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» (довідка № 100/402 від 02 грудня 2015р.), у практичній діяльності АСУ «Укрсудпром» для формування пропозицій щодо внесення змін у морську доктрину, яка є фундаментом стратегії розвитку морської індустрії (довідка № 101 від 17 грудня 2015р.), у виробничій діяльності ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» (довідка № 36/1439 від 31 грудня 2015р.), у виробничій та практичній діяльності ТОВ «Завод Океан». У виробничій діяльності ДП Науково-виробничого комплексу газотурбобудування «Зоря-Машпроект» при удосконаленні та розробці засобів забезпечення імпортованими матеріалами, комплектуючими виробами, запасними частинами виробництво газотурбінних двигунів для газоперекачуючих станцій та суден – основної діяльності підприємства. У діяльності Миколаївської митниці Державної фіскальної служби щодо впровадження пілотного проекту по утворенню і функціонуванню «Вільної митної зони сервісного типу» на базі суднобудівних заводів Миколаєва (довідка № 4844/10/14-70-00 від 17.11.2016р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, усі сформульовані у ньому положення і висновки

обґрунтовано на основі особистих досліджень автора. У колективній монографії «Фінанси суднобудівних підприємств» (2012р.) – автором самостійно підготовлено розділ «Правове регулювання фінансово-господарських відносин у суднобудівній галузі України». У дисертації ідеї та розробки, які належать співавторам, не використовувалися. Автором особисто розроблено концепцію створення вільної митної зони сервісного типу в Миколаївській області на базі суднобудівного заводу та передано для впровадження на Миколаївську митницю Державної фіскальної служби України.

Апробація результатів дисертації. Дисертацію обговорено на засіданні кафедри правознавства Національного університету кораблебудування ім. адм. Макарова та засіданні кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія». Основні положення й результати дисертації доповідались і обговорювались на: VII Міжнародній науково-практичній конференції «Управління проектами: стан та перспективи» (м. Миколаїв, 20-23 вересня 2011р.); VI Всеукраїнській науково-практичній конференції «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики» (м. Миколаїв, 27 листопада 2013р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції: «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку» (м. Одеса, 5-6 грудня 2013р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства» (м. Київ, 12 грудня 2013р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрямки його удосконалення» (м. Одеса, 10-11 жовтня 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин» (м. Донецьк, 7-8 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції: «Другі таврійські юридичні наукові читання» (м. Сімферополь (Республіка Крим), 7-8 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Правовые реформы в Молдове, Украине и Грузии в контексте евроинтеграционных процессов» (м. Кишинів (Республіка Молдова), 7-8 листопада 2014р.); X Міжнародній науково-практичній конференції «Наука в інформаційному просторі» (м. Дніпропетровськ, 20-21 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції: «Законодавство України у світлі сучасних активних реформаційних процесів» (м. Київ, 21-22 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Право, держава та громадянське суспільство в умовах системних реформ на шляху до євроінтеграції» (м. Дніпропетровськ, 21-22 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії» (м. Львів, 28-29 листопада 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Чинники розвитку юридичних наук у XXI столітті» (м. Дніпропетровськ, 5-6 грудня 2014р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Юридична наука України: історія, сучасність, майбутнє» (м. Донецьк, 5-6 грудня 2014р.); IX Міжнародній науково-практичній конференції «Морське право: історія,

сучасність, перспективи розвитку» (м. Одеса 11-12 грудня 2014р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правова реформа та забезпечення демократизаційних процесів і національної безпеки в Україні» (м. Одеса, 12-13 грудня 2014р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Тенденції та пріоритети реформування законодавства України» (м. Херсон, 12-13 грудня 2014р.); IV Всеукраїнській науково-практичній конференції з міжнародною участю «Сучасні проблеми інформаційної безпеки на транспорті» (м. Миколаїв, 22-23 грудня 2014р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми формування нової економіки XXI століття» (м. Дніпропетровськ, 25-26 грудня 2014р.); VII Всеукраїнській науково-практичній конференції «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики» (м. Миколаїв, 11-12 вересня 2015р.); VI Міжнародній науково-технічній конференції «Інновації в суднобудуванні та океанотехніці» (м. Миколаїв, 24-27 вересня 2015р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Стан та перспективи розвитку адміністративного права України» (м. Одеса, 09-10 жовтня 2015р.); Міжнародній науково-практичній конференції науковців, юристів-практиків, молодих вчених, аспірантів, здобувачів, студентів «Правові засоби забезпечення та захисту прав людини: вітчизняний та зарубіжний досвід» (м. Сєверодонецьк, 14-15 квітня 2016р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Перші Миколаївські юридичні дискусії» (м. Миколаїв 18 травня 2016р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції» (м. Одеса, 20 травня 2016р.); XII Міжнародній науково-практичній конференції «Управління проектами: стан та перспективи» (м. Миколаїв, 13-16 вересня 2016р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи викладенні в монографії «Митне оформлення у суднобудуванні України (організаційно-правовий аспект)», двадцяти восьми публікаціях у фахових та міжнародних виданнях, шести інших публікаціях, що додатково висвітлюють окремі питання роботи, двадцяти шести тезах доповідей.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, що включають двадцять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 419 сторінок. Дисертація містить 5 таблиць, 66 рисунків. Список використаних джерел включає 334 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовується актуальність теми дослідження, ступінь її наукової розробки, зв'язок роботи з науковими темами, визначено мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження, характеризується його методологія та емпірична база, розкриваються наукова новизна і практичне значення

одержаних результатів, їх апробація, особистий внесок здобувача, структура та обсяг дисертації.

Розділ перший «Теоретичні засади та характеристика адміністративно-правового регулювання митних правовідносин у суднобудуванні» містить п'ять підрозділів, в яких досліджується поняття, сутність, правова природа і державне регулювання суднобудування та митної справи.

У підрозділі 1.1. *«Історіографія та еволюція суднобудування як митно-правової категорії»* наведенні та проаналізовані зародження та поетапний розвиток світового суднобудування, починаючи зі створення засобів для пересування по воді стародавніх часів. Оскільки у той час ще не існувало державних кордонів та основним матеріалом для будівництва суден було дерево, необхідності у будь-якому митно-правовому оформленні при його пересуванні не було.

З'ясовано, що розвиток суднобудування був пов'язаний зі здійсненням військових походів, розвитком науки і техніки. Почали будуватись більш складні гребні судна: галери у декілька ярусів, потім парусні судна.

Підкреслено, що постійне торгівельне та військово-протистояння великих морських держав: Великобританії, Іспанії, Франції, Візантії, які змагалися за панування не тільки в морі, а й в світовому океані, дало поштовх до стрімкого розвитку військового суднобудування. До того ж, в епоху Великих географічних відкриттів та розширення при цьому торгівлі, мореплавання вимагало збільшення вантажопідйомності, швидкості суден та поліпшення їх морехідних якостей і збільшення бойової потужності. З урахуванням цього на зміну дерев'яним суднам, з'явилися не тільки металеві корпуси, а ще складна система машин, приладів, устаткування, яка неминуче завдала поштовх розвитку суміжних галузей: металургії, машинобудуванню, приладобудуванню, електроніки.

Надано власне визначення суднобудування – це особлива, комплексна галузь машинобудування, результатом діяльності якої, є побудовані, модернізовані, відремонтовані судна і інші плавучі засоби, а також реалізована виготовлена продукція та наданні послуги, у т. ч. іноземним замовникам, за межами митної території країни, яка обумовлює особливе митне оформлення товарів і послуг, що переміщуються через митний кордон для забезпечення виробництва і підлягають митному оформленню у визначених митних режимах, з врахуванням певних митних категорій, у відповідності мети їх переміщення, країни походження, митного статусу і яке здійснюється під впливом, як вітчизняних Українських митних правил, так і міжнародних. За такого, специфіка митного регулювання у суднобудуванні залежить від суб'єктивного ставлення держави до цього регулювання.

Виокремлено, що за сукупністю норм права, які використовуються суб'єктами митних правовідносин у галузевій діяльності, суднобудування обумовлює створення особливої групи митних норм щодо регулювання цієї

галузі виробництва та надання послуг, які регламентуються самостійним інститутом митного права.

Встановлено, що стрімке розвинення суднобудування спонукало держави захищати виробників та регламентувати ринкові правовідносини з іноземними партнерами із створенням кордонів, які спричинили появу митних правовідносин і започаткувало митне оформлення товарів при переміщенні через кордони між державами.

У підрозділі 1.2. «Становлення і роль митної справи у суднобудівній галузі» досліджено історичне становлення і розвиток митної справи, починаючи з II тисячоліття до н. е., коли у містах почалося стягнення податків за пересування товарів через чужу територію.

Зазначено, що з появою скіфської держави на початку VII ст. до н. е. митно-тарифні відносини отримали новий імпульс розвитку, у зв'язку з встановленням торговельних відносин скіфів з Ольвією, Херсонесом та іншими регіонами.

Встановлено, що з проголошенням Української народної республіки незалежною державою IV Універсалом Центральної Ради України, почався етап становлення митно-правової системи в Україні. Вже тоді започаткувався безмитний ввіз іноземних товарів. Тому, з метою правової регламентації і контролю за наданням таких пільг, вже тоді було вирішено встановити митний нагляд у прикордонних пунктах.

Встановлено, що митні правовідносини впливають на здійснення ЗЕД будь-якої держави, у т. ч. України. Враховуючи наявність особливостей забезпечення суднобудування імпортованими товарами, реалізації виготовленої продукції, надання послуг іноземним замовникам, необхідно заздалегідь обумовлювати митні правила їх пересування через митну територію України.

Зазначено, що справляння передбачених законом податків і митних платежів, при здійсненні ЗЕД у суднобудівній галузі, являє собою невід'ємну частину митних формальностей і особливо важливу складову, яка впливає на показники економічних результатів підприємства, але в першу чергу на конкурентоспроможність його продукції – суден.

Визначено, кількісне зростання зовнішньоекономічних зв'язків, суттєві якісні зміни митних правовідносин вимагають активного втручання держави у процес адміністративно-правового регулювання цієї діяльності з метою підвищення ефективності його засобів, форм та інструментів, з одночасними уніфікацією і спрощенням митного оформлення.

Підрозділ 1.3. «Стан та методологія митно-правового забезпечення суднобудування і судноремонту» присвячено аналізу сучасного стану митно-правового забезпечення суднобудівної галузі, наявної чинної правової регламентації, з'ясуванню впливу суднобудування і судноремонту на загальний стан економіки України, що здатне створювати синергетичний ефект не тільки у суднобудівній галузі, а й у суміжних галузях та видах виробництв.

Зазначено, що суднобудівна галузь являє собою багатовекторне виробництво та надання послуг при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності і митному супроводженні, за необхідне пропонується надання їй статусу самостійного інституту митного права. Підставами для цього є наявність власного предмету і методу митно-правового регулювання, тобто необхідні критерії щодо суттєвого вирізнення від інших.

Наведено, що необхідним для визначення митного режиму, митних формальностей, митних процедур, митного контролю, при переміщенні товарів через кордон України і наданні послуг для іноземних замовників за межами митної території нашої держави, у суднобудівній галузі, є врахування низки особливостей, притаманних суднобудуванню та судноремонту, а саме: поетапне будівництво, велика кількість одночасного переміщення через кордон комплектуючих виробів і запасних частин, тривалий термін побудови або ремонту суден, встановлення країни походження товару, наявність вільної митної зони.

З'ясовано, існуючі сьогодні митні правила, що визначають митні режими, відповідно до заявленої мети переміщення цих товарів через митний кордон України, не містять в собі специфіку технологічної послідовності будівництва судна, термін якого, разом з випробуванням, триває 2-3 роки.

Встановлено, що у Митному кодексі України відсутні варіанти щодо корегування встановлення митного статусу товару у суднобудуванні в процесі виробництва, а також зміни митних режимів до імпортованих товарів, що суттєво ускладнює виробництво - збільшує собівартість виробленої продукції і, як наслідок, знижує її конкурентоспроможність. Тобто, висвітлилася нагальна потреба привести у відповідність митне законодавство до технічних регламентів побудови торговельних суден та військових кораблів.

Підкреслено, що суднобудування, як галузь, забезпечує створення технічної бази стратегічно важливого для економіки держави виду транспорту і має надзвичайно важливе значення для країни.

У підрозділі 1.4. «Теоретико-методологічні засади митної політики у суднобудівній галузі, як механізм державного регулювання» зазначено, що основними формами митної політики є політика державного протекціонізму та політика вільної торгівлі.

З'ясовано, що наявність особливостей митного супроводження у суднобудівній галузі згодом виділяє у митному праві окремий інститут. Подальший розвиток правового забезпечення у цій галузі вже привів до виділення у митному праві самостійного інституту – інститут митного права у суднобудуванні з усіма необхідними ознаками, митними категоріями та елементами державного регулювання.

Наведено, що не варто зводити всі доводи і аргументи, які застосовуються у сфері митного оформлення у суднобудівній галузі, з метою державного регулювання, тільки до переміщення комплектуючих виробів, запасних частин, надання послуг, реалізації виробленої продукції – суден через кордон так, як митний контроль і митні операції з перетинанням

товаром кордону не закінчуються, а лише починаються. За такого, виникають все нові й нові митно-правові відносини у суб'єктів здійснення ЗЕД.

Визначено, що митне право у суднобудуванні має як свою сферу державного регулювання, так і своє законодавство, зокрема. Основними законами на теперішній час є Митний кодекс України, Закон України «Про митний тариф України», Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та ін.

Встановлено, що перехід до нових адміністративно-правових принципів регулювання державою митно-правові відносини суб'єктів ЗЕД у суднобудівній галузі (тарифне регулювання, ліцензування, квотування), відповідно до світової практики, потребують змін організації митного контролю та митного оформлення товарів, що імпортуються для суднобудування, у напрямку спрощення митних процедур.

У підрозділі 1.5. «Правовідносини суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та митних органів Державної фіскальної служби у суднобудівній галузі» визначено, що суднобудівна промисловість має всі необхідні передумови для того, щоб у майбутньому посісти провідне місце в економічному розвитку країни, з врахуванням митних правовідносин суб'єктів ЗЕД.

Визначено, що на основі з'ясування господарської та митно-правової спорідненості суднобудівної та судноремонтної діяльності більшість суднобудівних підприємств перекваліфіковано у судноремонтні. Беручи до уваги економічну перспективність судноремонтного виробництва, доцільно визнати державою судноремонтну діяльність пріоритетною сферою промисловості і поширити на неї спеціальний режим господарювання, передбачений Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» та митно-правового забезпечення.

З'ясовано, державна підтримка та регламентація митних правовідносин суб'єктів ЗЕД суднобудівної промисловості в Україні повинна ґрунтуватися на базових принципах: 1) відновлення соціально-економічної та оборонної значимості суднобудування повинно реалізовуватися на основі розробки та прийняття відповідних національних програм; 2) для управління цим процесом повинна створюватися спеціальна система консультативно-дорадчих органів влади; 3) відновлення суднобудування повинно розглядатися, як стартова складова розвитку морської індустрії України.

Визначено, що вплив державного регулювання митних правовідносин у суднобудуванні, відображає його внутрішній зміст, як окремий інститут митного права, що володіє усіма ознаками правового інституту митного права. Зазначено, адміністративно-правове регулювання митного оформлення комплектуючих виробів, запасних частин, надання послуг, реалізації виготовленої продукції та ін. при переміщенні через кордон складають митно-правові відносини суб'єктів ЗЕД, що виникають у процесі суднобудування.

Виокремлено, виконання державних заходів розвитку галузі передбачає комплекс законодавчих засобів, а реалізація завдань державної політики

дозволить забезпечити сталий розвиток суднобудування України за інноваційною моделлю при застосуванні удосконаленого митно-правового забезпечення.

Розділ другий «Митні формальності при переміщенні через кордон товарів суднобудівної галузі» містить п'ять підрозділів, в яких визначаються нормативно-правова регламентація будівництва і введення в експлуатацію торговельних суден та військових кораблів під наглядом класифікаційних товариств – Регістр судноплавства, адміністративно-правове регулювання митного оформлення у суднобудуванні при здійсненні ЗЕД, організаційно-правові та економічні чинники кооперації у суднобудуванні, стан і тенденції правового регулювання інтеграції галузевих підприємств у суднобудуванні, а також дослідження стану митно-правового забезпечення суднобудування та судноремонту.

У підрозділі 2.1. «Сутність митних формальностей у суднобудуванні та судноремонті» наведено адміністративно-правові заходи митних формальностей у суднобудуванні при здійсненні ЗЕД.

Зазначено, судна, які будуються чи ремонтуються, можна розглядати у двох аспектах: як товар і як транспортний засіб. Виокремлено, що структура митних формальностей для будь-яких видів транспорту однакова, а для товару вона складається з величезної кількості операцій. Особливості митних формальностей стосовно кожного з видів товарів суднобудівної галузі виявляються саме в митних процедурах, які мають свою специфіку.

Виокремлено, що судно, яке переміщується на митну територію України з метою ремонту, з моменту декларування у відповідний митний режим, набуває статусу не транспортного засобу комерційного призначення, а товару. Тому й використання матеріалів, комплектуючих виробів, устаткування та запчастин, що переміщуються на борту таких суден закордонного плавання, може бути віднесено, як до використання припасів, так і товарів у відповідному митному режимі. На практиці, це неоднозначне питання вирішується під час здійснення митного контролю за припасами у термін перебування судна на ремонті при наданні дозволу на використання припасів або забезпечення їх схоронності.

Акцентовано увагу на можливість прийняття участі фізичних осіб-членів екіпажу у забезпеченні відокремленого постачання малоцінних запасних частин, матеріалів, комплектуючих виробів для ремонту окремого обладнання та устаткування. В залежності від транспорту переміщення через митний кордон, вони мають право ввозити товар вартістю від 300 до 500 Євро без митного оформлення.

Визначено основні функції митних органів Державної фіскальної служби, які розкривають сутність митних правовідносин, управлінської діяльності та їх суспільне призначення, тобто це функції, для виконання яких власне і створена система митних органів. Враховуючи важливість усіх регламентуючих функцій, останнім часом, набули особливого значення у суднобудуванні – митний контроль і зміна митного режиму, тому, що умови

їх здійснення у країнах різні і мають свої особливості щодо регламентації митних правовідносин.

У *підрозділі 2.2. «Функціональні призначення митних формальностей у суднобудівній галузі»* зазначено, що на сьогоднішній день інститут правового регулювання митного оформлення у суднобудівній галузі є мало дослідженим. Зростаючий зовнішньо-економічний товарообіг вимагає вдосконалення засобів переміщення товарів через митний кордон України.

Встановлено, країна походження товару є однією з трьох основних, поряд з кодом товару і митною вартістю товару, характеристик на яких базується застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності у суднобудівній галузі.

Акцентовано увагу, що згідно ст. 281 Митного кодексу України встановлюється можливість застосовувати механізм визначення країни походження до товарів, які поставляються для суднобудування та судноремонту у розібраному чи незібраному вигляді, як до єдиного товару, а не окремо до кожної частини товару, що поставляється окремою партією. Товари у розібраному чи незібраному вигляді, що поставляються кількома партіями, якщо за виробничими чи транспортними умовами неможливе їх відвантаження однією партією, а також у випадках, коли партія товару роздібнена на кілька партій в результаті помилки, повинні розглядатися, за бажанням декларанта, як єдиний товар для цілей визначення країни походження товару.

Це застосовується й для військових кораблів і здійснюватиметься виключно за наявності податкової преференції у підприємств, які використовують імпортовані товари.

Зазначено, що розвиток митно-правових відносин суб'єктів здійснення ЗЕД у суднобудуванні, обов'язково супроводжується вдосконаленням понятійного апарату. Застосовувані законодавцем юридичні терміни, в тому числі міжгалузевого характеру, повинні бути зрозумілі учасникам митних правовідносин і враховувати специфіку митних формальностей. Відсутність належного розуміння понять митного оформлення і митного декларування негативно відбивається на адміністративно-правовому регулюванні суспільних відносин у суднобудівній галузі і митній діяльності в цілому.

Визначено, що з початком митного оформлення на товари для суднобудування поширюється митний режим, що різко обмежує можливість користування і розпорядження ними, так як ніхто не вправі користуватися і розпоряджатися товарами, щодо яких не закінчено митні формальності. Винятки з цього правила встановлені митним законодавством. Окрім Митного кодексу України, митне оформлення врегульовано постановою Кабінету Міністрів України (КМУ) «Про питання, пов'язанні із застосуванням митних декларацій» від 21 травня 2012р. № 450 та «Порядком виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документу» затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 30 травня 2012р. № 631.

Дослідженням визначено, що враховуючи величезну важливість зовнішньої торгівлі при забезпеченні суднобудівної галузі комплектуючими виробами і запасними частинами окремими положеннями Митного кодексу Європейської Спільноти передбачено (п. 7 Регламенту Ради Європейського економічного союзу № 2913/92 від 12.10 1992р. «Про застосування Митного кодексу Європейської Спільноти») скоротити до мінімуму митні формальності та митний контроль. Крім того, з метою спрощення митних формальностей і митних процедур, згідно ч. 1 ст. 76 гл. 2 розд. 3 Митного кодексу Європейської Спільноти, дозволяється не додавати до декларації деякі документи зазначені у ч. 2 ст. 62 цього Кодексу. Але спрощена декларація повинна включати інформацію необхідну для ідентифікації товару.

У підрозділі 2.3. «Митні правила та адміністративно-правові засади визначення митних формальностей у суднобудуванні» встановлено, що функціонування митної системи потребує чітко визначених правил і процедур, які прийнято називати митними. Митний кодекс України визначає митні правила як встановлений законодавством порядок переміщення товарів через митний кордон України, у т. ч. в суднобудівній галузі.

Виокремлено, що до митних правил у суднобудуванні нормативно-правові акти зараховують:

- порядок обліку суб'єктів ЗЕД, які здійснюють переміщення товарів через митний кордон України;
- процедури, що виконуються до початку митного оформлення комплектуючих виробів і запасних частин, тобто попередні операції;
- порядок декларування товарів, що переміщуються через митний кордон;
- обов'язковість митного контролю та оформлення всіх товарів, що переміщуються через митний кордон, у т. ч. проведення пост аудиту;

Зазначено, що з метою розвитку національного виробництва товарів і надання послуг у суднобудівній галузі, митне законодавство мусить встановлювати різні умови переміщення через митний кордон товарів, які реалізуються із застосуванням різних митних режимів.

З'ясовано, на сьогодні правову регламентацію митного оформлення зовнішньоекономічної діяльності суднобудівної галузі в Україні забезпечують такі правові акти як: Митний кодекс України від 13.03.2012р.; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991р., Закон України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» від 04.11.1999 р., «Порядок митного оформлення товарів, що ввозяться на митну територію України та підлягають обов'язковій сертифікації в Україні», затверджений постановою КМУ від 14 травня 2008р. № 446.

Наведено, що з часом змінюються митно-правові відносини сторін і існує нагальна необхідність аналізування стану і удосконалення митно-правових засобів регламентації митних процедур у суднобудуванні.

У підрозділі 2.4. «Особливості здійснення митних формальностей та специфіка регламенту при будівництві і ремонті торговельних суден та військових кораблів» виокремлено класифікацію торговельних суден: за основним призначенням, за районом плавання, за способом руху, за родом основного матеріалу корпусу.

Наведено, «Технічний регламент» судна є найважливішим правовим документом, який визначає основні вимоги його будівництва, а для введення в експлуатацію судна застосовуються оцінки відповідності продукції характеристикам наведеним у пунктах «Технічного регламенту».

Виокремлено, що здавання побудованого військового корабля здійснюється представникам Замовника - Міністерству оборони, які керуються у своїх діях спеціальними митно-правовими актами. При введенні в експлуатацію – на бойові чергування надводного корабля, перш за все, встановлено вимоги до надійності військового обладнання, що складаються із показників безвідмовності, довговічності, ремонтпридатності і збереженості корабля.

Визначено, етапи і головні процеси побудови торговельних суден та військових кораблів однакові. Технічний нагляд і проведення класифікації морських і річкових суден відповідно до ст. 22 Кодексу торговельного мореплавства України і ст. ст. 26 і 29 Закону України „Про транспорт” здійснює Регістр судноплавства України – національне класифікаційне товариство. Враховуючи перелічені етапи і нормативно-правові акти побудови суден, необхідність мати велику кількість і асортимент матеріалів, комплектуючих виробів, устаткування, запасних частин, які не виробляються в Україні, виникає потреба закуповувати їх за кордоном. Проте, стає наочним значна важливість митних правовідносин суб’єктів господарювання при здійсненні ЗЕД у суднобудуванні.

Охарактеризовано особливості митного забезпечення суднобудівної галузі, які полягають у специфіці комплектування військових кораблів та суден спеціального призначення і потребують відповідності до міжнародно-правових актів та обов’язків за Конвенціями ратифікованими Україною. Безперечно важливість має адміністративно-правова регламентація митного забезпечення для підвищення ефективності діяльності суднобудівних підприємств, яка має бути направлена на удосконалення митного оформлення товарів для суднобудування.

Підрозділ 2.5. «Міжнародний досвід адміністративно-правової регламентації митних формальностей у суднобудуванні» присвячено аналізу розвитку та інтеграції сегментів морегосподарського комплексу, встановлення безпосередніх сталих зв’язків між суб’єктами митних правовідносин різних країн, в наслідок чого виробничий процес в одній країні стає складовою частиною процесу в іншій, який відбувається в інтернаціональному або світовому масштабах.

Визначено, що виникає нагальна потреба опанування прогресивного міжнародного досвіду функціонування митних органів в системі адміністративно-правового державного управління. Комплексний, системний

підхід до аналізу призначення митної служби зарубіжних країн дозволив виділити її головні і додаткові завдання. Основною і традиційною задачею митниці є застосування митного тарифу з метою захисту економіки країни.

Встановлено, на теперішній час, однією із форм міжнародного співробітництва митних органів різних країн щодо гармонізації митних процедур є співпраця по перевірці державними органами країни – імпортера, сертифікатів походження товарів, які надаються при митному оформленні товарів для суднобудування суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. Метою зазначеної перевірки - верифікації, як правило, є визначення країни походження та, як слідство, наступне застосування пільгових або повних ставок ввізного мита до товарів, що імпортуються в країну. В Україні функцію по верифікації сертифікатів про походження з України законодавець покладає на митні органи Державної фіскальної служби.

Підкреслено, для забезпечення майбутнього існування та розвитку українського суднобудування мають бути визначенні стратегічні напрями та розроблені рекомендації виробникам суден, як саме протистояти зовнішній конкуренції за допомогою удосконалених митних правовідносин та зарубіжного досвіду.

Розділ третій «Митні процедури у суднобудуванні: правова регламентація та специфіка» містить сутність та адміністративно-правове регулювання митного режиму у суднобудівній галузі, наведена структура та організаційно-правова регламентація митних процедур у суднобудуванні і судноремонті, з'ясовані нормативно-правові підстави застосування спрощених митних процедур у суднобудуванні, особливості здійснення митних формальностей щодо товарів військового та подвійного призначення для суднобудування, а також про інтегрування міжнародних норм митних процедур до законодавства України.

У підрозділі 3.1. «Визначення і застосування митних режимів до товарів суднобудівної галузі» виокремлено, що сукупність положень митного режиму визначає правовий статус товару, який переміщується через митну територію держави і потребує митного оформлення.

Встановлено, використання нових митних призначень (режимів), продиктоване потребою забезпечення тимчасового «пільгового» допуску на митну територію України іноземних товарів, які спочатку обмежувалися вельми вузьким переліком.

Зазначено, при визначенні наступного митного режиму виробленого товару, побудованого, модернізованого, відремонтованого – судна, необхідно з'ясувати його митний статус для подальшого застосування як українського або іноземного товару.

Встановлено, у разі, коли судно побудоване або відремонтовано за межами території України, а до України доставлено для модернізації чи ремонту і більша частка комплектуючих виробів, запасних частин, матеріалів придбані і ввезенні замовником-іноземцем, нерезидентом господарської діяльності України, який підписав контракт з українським виконавцем –

резидентом господарської діяльності України, вважається наданням виробничих послуг, тобто їх експорт.

Встановлено, у разі, коли судно побудовано або відремонтовано для іноземного замовника за контрактом на митній території і певну комплектацію визначав і здійснював виконавець, тоді до ввезених товарів для будівництва можливо застосовувати митний режим тимчасового ввезення, а для деяких матеріалів або комплектуючих виробів, що були піддані значній переробці, митний режим переробки на митній території України.

Запропоновано, ремонт такого виду товарів – суден, у т. ч. модернізація, відновлення, регулювання та калібрування, згідно зі ст. 150 Митного кодексу, віднести до операцій з переробки товарів, тобто митного режиму, відповідно до якого, іноземні товари піддаються у встановленому законодавством порядку переробці без застосування до них заходів нетарифного регулювання ЗЕД, за умови подальшого реекспорту товарів переробки.

Визначено, важливим чинником встановлення статусу товару, наприклад: комплектуючих виробів, запасних частин для суднобудування, залежно від характеру та мети його переміщення через митний кордон, є послідовність технологічного циклу побудови або ремонту суден. Якщо потрібно ввести комплектуючі вироби, що встановлюються до початку будівництва, наприклад секції днища і головного двигуна з приладами керування, знаючи термін побудови - 2 роки – це буде один митний режим, а якщо це прилади, обладнання палубного розташування або радарні і локаторні пристрої до палубної настройки судна – це буде інший митний режим.

Встановлено, вибір митного режиму для застосування до таких товарів, як з'ясовано вище, регламентує формування собівартості суден і, як наслідок, їх конкурентоспроможність на ринку. При цьому не можна не відзначити, що спроби змін митного регулювання при введенні нових митних режимів були не просто виразом практичної реалізації окремих реформаторських концепцій, а диктувалися об'єктивною необхідністю активізації митного регулювання у суднобудівній галузі і усвідомленим витребуванням економічного потенціалу, закладеного в нових режимах, що пізніше цілком обґрунтовано отримали визначення «економічно доцільних».

У підрозділі 3.2. «Адміністративно-правові засади застосування спрощених митних процедур у суднобудуванні» наведено, що правова регламентація економічних відносин держав світової спільноти нерозривно пов'язано з міжнародною регламентацією митних правовідносин.

Визначено, що спрощення митних процедур ґрунтується на використанні міжнародних стандартів, норм і практики, для сприяння оперативному проходженню митних процедур суб'єктами ЗЕД, що переміщують товари для суднобудування через митний кордон. Гармонізація у міжнародному митному праві також здійснюється шляхом застосування стандартів, регламентів, резолюцій і спрощених митних процедур.

Встановлено, що регулювання митних процедур тимчасового ввезення товарів для суднобудування і судноремонту здійснюється із застосуванням міжнародного митного документа - Карнета А.Т.А.

Встановлено, багатовекторні властивості Карнета – А.Т.А., а саме: а) можливість одночасно мати заповнену митну декларацію на товари для суднобудівної галузі, що переміщуються на митну територію України; б) дозвіл ідентифікувати тимчасово ввезені товари; в) наявність діючої у міжнародному обігу фінансової гарантії сплати митних податків і платежів; г) встановлення країни походження товару. Застосування цього документу суттєво спрощує і скорочує термін та перелік митних формальностей, митних процедур.

Встановлено, для визначення країни походження товарів, котрі ввозяться на митну територію України з країн, з якими укладено в установленому законом порядку міжнародний договір України, в якому встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені Митним кодексом України, застосовуються правила міжнародного договору щодо спрощення митних процедур.

Визначено, суттєвою ланкою на шляху до спрощення митних процедур у суднобудуванні стали постанова КМУ від 5 жовтня 2011р. № 1030 «Деякі питання здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через державний кордон України» та постанова КМУ від 5 жовтня 2011р. № 1031 «Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України».

Встановлено, важливу роль відіграє, у цьому напрямку, співпраця України на Міжнародному рівні в рамках міждержавних угод про вільну торгівлю. За такого, можливе звільнення від сплати мита при імпорті товару для суднобудування зазначеного в переліку до постанови КМУ № 466 від 28.05.2012р. Таке звільнення здійснюється при дотриманні наступних умов: а) наявність у товару сертифікату походження; б) виконання правил прямого відвантаження та безпосередньої закупівлі.

У підрозділі 3.3. «Специфіка митних процедур щодо товарів військового призначення та подвійного використання у суднобудуванні» визначено, що військовий корабель – це складна інженерна споруда, яка уявляє собою комплексну систему взаємопов'язаних елементів (корпус, зброя, озброєння та технічні засоби), сукупність яких формує його бойовий та технічний обрис. Весь цей складний механізм повинен бути постійно готовим до виконання покладених на нього завдань.

Визначено, наявність певної кількості зразків складових військового корабля потребує злагодженої внутрішньої і міжнародної кооперації, як з їх постачання, шляхом переміщення на митну територію України з дотриманням митних правил, так і подальшого адміністративно-правового супроводження. Яскравий приклад такої кооперації є багатоцільовий корабель класу “Корвет” проекту 58250. Так, у створенні 29 вітчизняних зразків комплектуючого обладнання, озброєння та технічних засобів для

нього, приймають участь близько 200 підприємств різного рівня кооперації. Також, постачальниками є 14 компаній, з них 8 провідних країн світу.

Зазначено, митний режим тимчасового ввезення товарів військового призначення та подвійного використання встановлює особливості здійснення правового регулювання митних формальностей для застосування їх при будівництві або ремонті кораблів.

Встановлено, що митно-правове регулювання при ввезенні та вивезенні продукції військового призначення, інших контрольованих товарів має свою специфіку:

1) поява митних правовідносин по ввезенню та вивезенню продукції військового призначення можлива лише за наявності дії системи експертного контролю у зазначеній галузі;

2) поява в результаті правового регулювання переміщення продукції військового призначення не тільки митно-тарифних, але і митно-нетарифних правовідносин, нерозривно пов'язаних між собою;

3) комплексний характер адміністративно-правового регулювання переміщення через митний кордон продукції військового призначення, повинен включати норми не тільки митного законодавства, але й законодавства в галузі військово-технічного співробітництва з іноземними державами;

4) відносна самостійність підсистеми митно-тарифного регулювання в загальному механізмі митно-правового регулювання поставок продукції військового призначення до іноземних держав.

Встановлено, що правовідносини пов'язані із митним контролем за переміщенням товарів військового призначення та подвійного використання у суднобудуванні та судноремонті через державний кордон мають три рівні правового забезпечення: 1) міжнародні договори, резолюції, конвенції; 2) законодавчі акти України; 3) відомчі та міжвідомчі нормативні акти митної служби та суднобудівної галузі.

Визначено, для забезпечення надійного функціонування військового корабля потрібна розвинута та злагоджена робота системи судноремонту та ремонту озброєння. Особливо цей фактор важливий в умовах різноманітності комплексів зброї, озброєння та технічних засобів, які виготовляються не лише вітчизняними підприємствами.

Зазначено, що з'являється нагальна потреба удосконалення митного оформлення товарів для суднобудування військового призначення та подвійного використання, а саме: комплектуючих виробів, устаткування, обладнання. З метою запобігання невизначеностей, непорозумінь та неузгодженостей, при дотриманні митних правил, пропонується застосування засобів лібералізації.

У підрозділі 3.4. «Інтегрування норм міжнародних конвенцій щодо митних процедур у вітчизняному суднобудуванні» з'ясовано визначення поняття «інтегрування», як об'єктивний процес об'єднання, гармонізації спрощення міжнародно-правових норм по відношенню до норм національного митного права.

Визначено, що на сьогоднішньому етапі розбудови економіки нашої держави все вагомішу роль відіграє друге за значенням джерело законодавчого регламентування – міжнародні договори. Особливого значення у суднобудуванні та митній справі набувають питання міжнародно-правового регулювання митних відносин держав, що розвиваються за встановленням правовідносин нового міжнародного економічного порядку. На відміну від загального міжнародного права, міжнародне митне право має свої специфічні принципи, свої особливі правові категорії.

Зазначено, що реалії сьогодення переконливо засвідчують: невід'ємною складовою процесу адаптації законодавства України до законодавства Європейського Співтовариства є визначення шляхів та напрямів удосконалення правових норм, насамперед, у сфері митних правовідносин у суднобудуванні, оскільки в процесі міжнародного співробітництва виникають питання практичного характеру, пов'язані саме з «митною проблематикою» при здійсненні ЗЕД суднобудівниками України.

Встановлено, зовнішня політика митних правовідносин у суднобудуванні нашої держави спрямована на приєднання до Європейського Союзу, а приведення норм вітчизняного законодавства у відповідність міжнародним нормам і стандартам є дуже актуальним і безпосередньо стосується досліджуваної автором проблеми.

Зазначено, спроби Всесвітньої митної організації вдосконалити процедуру тимчасового ввезення товарів для суднобудівної галузі шляхом розробки міжнародних норм для застосування митного режиму, який буде всебічно регулювати операції тимчасового ввезення. Доцільність такого митного режиму для суднобудування обумовлена тим, що він, поряд з режимом «транзит» буде найбільш врегульований нормами міжнародного митного права і національним митним законодавством. Значення тимчасового ввезення, як самостійного митного режиму обумовлюється потребами розвитку торгових та інших форм міжнародного співробітництва.

Встановлено, що найважливішим напрямом інтегрування України до світового економічного простору у суднобудуванні є співробітництво з міжнародними організаціями у сфері митно-тарифного регулювання. Визначено, що успішна адаптація законодавства України до міжнародних норм у суднобудівній галузі та митній справі - це не лише наближення національної системи права до світової системи, а й обов'язкова передумова реалізації європейських прагнень нашої держави.

У підрозділі 3.5. «Інституціональні чинники митної справи щодо забезпечення конкурентних переваг суднобудівної галузі» наведено, визначаючи напрямки удосконалення митної справи, необхідність усвідомлювати, що саме інститути держави в сфері митного регулювання у суднобудівній галузі можуть, як прискорювати, так і стримувати процеси інтеграції національної економіки в глобальний простір, впливати на результативність цієї інтеграції та її ефективність.

Встановлено, високий динамізм інституціональної трансформації регуляторних систем міжнародного та державного рівнів, що переживає світ

та Україна, як його складова, що викликає об'єктивну необхідність пошуку адекватних адміністративно-правових чинників адаптації, самоорганізації та підвищення ефективності забезпечення конкурентних переваг у сфері ЗЕД суднобудування. Фактично, мова йде про забезпечення з боку держави правового регулювання його прогресивної інституціоналізації в умовах чітко окреслених євроінтеграційних пріоритетів та підписання міжнародних угод в сфері митної справи у суднобудуванні. Інституціональне середовище митної справи, за таких обставин, перебуває у постійній динаміці.

Встановлено, що забезпечення комплексного характеру економічних, організаційних та адміністративно-правових аспектів трансформації інституціональної структури складних економічних систем: від держави та її інститутів, одних із яких, як зазначалось вище, є митна справа, може бути реалізована лише через принцип вирішення низки митно-правових завдань, при якому кожний пріоритетний напрямок розглядався б, як складова системного проекту, що інтегрується в програму удосконалення державного регулювання ЗЕД у суднобудуванні в цілому.

Зазначено, відсутність у митних правовідносинах теоретичного осмислення митної справи у суднобудуванні, в контексті інституціональної економіки породжує глибокі суперечності з потребами господарської практики багатьох країн світу, а не лише України. Прикладом таких заходів для України повинні стати, насамперед, зміна правового поля митної справи, оновлення технічного забезпечення митних правовідносин суб'єктів ЗЕД і митних органів Державної фіскальної служби у суднобудівній галузі.

Акцентовано увагу, що одним із шляхів трансформації митної справи в адекватний сучасними викликами процес реалізації митної політики у суднобудуванні, є інституційно-економічний механізм модернізації митної справи в умовах інтеграції України у глобальний економічний простір. Конкретні заходи щодо реалізації зазначеного механізму формуються державою в залежності від обраної стратегії розвитку суднобудування та митної справи.

Розділ четвертий «Сучасні тенденції удосконалення і розвитку митного оформлення у суднобудуванні» містить сутність правового регулювання та забезпечення митного оформлення при переміщенні товарів суднобудівної галузі через митний кордон, створення та застосування вільних митних зон сервісного типу на суднобудівних підприємствах, визначення регулятивного значення митних формальностей у суднобудуванні, лібералізацію митного оформлення у суднобудуванні та судноремонті: «програма лояльності», правові чинники інноваційно-митного забезпечення комплектуючими виробами та запасними частинами суднобудування, як механізм підвищення конкурентоспроможності галузі.

У підрозділі 4.1. «Адміністративно-правове регулювання митного оформлення переміщення товарів суднобудівної галузі: практика застосування» зазначено, під адміністративно-правовим регулюванням переміщення товарів та послуг для суднобудівної галузі через митний кордон у широкому сенсі необхідно розуміти - оптимальне поєднання

правотворчості та правозастосування, що дозволяє здійснювати адміністративно-правове регулювання даними суспільними відносинами, різновидом яких є митні правовідносини. У більш вузькому сенсі, правове забезпечення переміщення товарів через митний кордон необхідно розуміти, як сукупність міжнародних та національних правових актів України, якими регулюються митні правовідносини пов'язані із здійсненням дій з ввезення на митну територію товарів для суднобудування та судноремонту.

Встановлено, що відповідно до норм українського законодавства, виділяють наступні принципи переміщення товарів та послуг для суднобудування через митний кордон: а) свобода переміщення товарів та послуг; б) контроль за переміщенням; в) митне оформлення товарів та послуг; г) обов'язковість декларування певних товарів та послуг; д) здійснення переміщення в чітко визначених місцях; е) право вільного обрання та зміни митного режиму.

Зазначено, зміна митного режиму допускається за умови виконання всіх належних процедур до заявленого режиму, дотримання вимог законодавства щодо тарифних і нетарифних заходів регулювання та подання митному органу Державної фіскальної служби для здійснення митного контролю і митного оформлення відповідних документів, що підтверджують заявлений режим.

Зазначено, необхідний термін режиму тимчасового ввезення комплектуючих виробів, які постачаються іноземними замовниками суден для виконання суднобудівними та судноремонтними підприємствами контрактів, не повинен перевищувати трьох років з дати поміщення. Однак, інші комплектуючі вироби ввозяться у режимі переробки, але термін їх переробки сьогодні обмежується 365 календарними днями без права на продовження. Такі неузгодженості потребують удосконалення митно-правових актів.

Виявлено новий специфічний засіб митного права - правовий звичай. Встановлено, що правовий звичай на практиці регулювання митних відносин у суднобудуванні України застосовується обмежено: він діє тоді, коли немає відповідних вказівок закону, тобто є прогалина в законодавстві. У певних випадках нормативний акт сам апелює до звичаїв, які склалися в даній сфері митно-правових відносин, санкціонуючи тим самим застосування звичайних норм.

У підрозділі 4.2. «Створення та використання вільних митних зон сервісного типу на суднобудівних підприємствах» початково визначаються спеціальні економічні зони (СЕЗ), котрими називають території країни, на яких діють більш ліберальні, ніж на решті території закони, надаючи підприємствам певні податкові, митні, фінансові або митно-правові преференції. Різновидом СЕЗ існують спеціальні митні зони і вільні митні зони.

Встановлено, що на території України можуть створюватися вільні митні зони різного типу. Статус та територія зазначених зон визначається

Верховною Радою України відповідно до законів України про спеціальні митні зони, у т. ч. на суднобудівних підприємствах.

Акцентовано увагу, що вільну митну зону сервісного типу (ВМЗ СТ) визначають, як своєрідний зовнішньоекономічний анклав, де товари вважаються такими, що знаходяться за межами митної території. Зазначено, що створення вільних митних зон сервісного типу дозволило б значно поліпшити стан суднобудівних підприємств на території їх розташування. Основною метою їх створення є залучення прямих інвестицій і розвиток регіонів, шляхом створення привабливого інвестиційного клімату для суднобудування.

Зазначено, що механізми властиві ВМЗ СТ дозволяють створювати нові або відновлювати існуючі митно-правові зв'язки між суб'єктами митних правовідносин при здійсненні ЗЕД на основі узгодження їх інтересів, утворювати конкурентоспроможні пропозиції, брати участь у перерозподілі ресурсів світової економіки, згладжувати відставання у розвитку суміжних та супутніх суднобудуванню галузей, ефективно брати участь у міждержавній виробничій кооперації.

Встановлено, створення нової промислової інфраструктури - ВМЗ СТ неминує вносити у національну економіку інші прогресивні засади виробництва, передусім пов'язані з формами підприємництва і змінами митних правовідносин суб'єктів ЗЕД та митних органів у суднобудівній галузі.

Визначено, що при створенні ВМЗ СТ на суднобудівних підприємствах можуть бути використані два концептуальних підходи: територіальний і функціональний. Відповідно до першого підходу пільговим режимом користуються підприємства й організації, розташовані на певній, спеціально обумовленій території. У другому випадку пільги встановлюються для певних видів підприємницької діяльності незалежно від місця розміщення підприємств, що займаються цією діяльністю. Вибір одного з цих двох підходів залежить від конкретних митно-правових завдань, які прагнуть вирішити суб'єкти ЗЕД у суднобудівній галузі.

Зазначено, територіальний підхід дозволяє більшою мірою вирішити проблему розвитку будь-якого регіону, а функціональний - проблему розвитку певних галузей.

У підрозділі 4.3. «Складові регламенту митного оформлення у суднобудуванні: тенденції удосконалення» наведено, що поняття «регламентація» визначається, як внутрішня форма системи, що являє собою спосіб взаємозв'язку, взаємодії утворюючих її компонентів та визначає певний порядок обов'язків і завдань у митних правовідносинах.

Встановлено, що адміністративно-правова регламентація застосування пільг щодо тимчасового ввезення окремих категорій товарів для суднобудування і судноремонту та встановлення заборон і обмежень, впливає з національних законів та міжнародно-правових норм.

Зазначено, що технічно-правовою регламентацією передбачено термін будівництва повнокомплектного судна, з урахуванням часу на проектування,

будівництво, внесення замовником змін у конструкцію в процесі будівництва, швартові та ходові випробування, не менш ніж 14-18 календарних місяців. Отже, доцільно застосувати таку норму митних правовідносин у Митний кодекс, що дозволить здійснювати оформлення ввозу комплектуючих виробів та запасних частин, які постачаються іноземними замовниками суден для виконання суднобудівним підприємством контрактів у режимі тимчасового ввозу, з правом продовження терміну перебування.

Встановлено, за сприянням багатовекторних властивостей Карнета А.Т.А., стає можливим одночасно мати заповнену митну декларацію на товар суднобудування та судноремонту, дозволяє ідентифікувати тимчасово ввезені товари, мати діючу у міжнародному обігу фінансову гарантію по сплаті митних платежів та встановлювати країну походження товару, що суттєво спрощує і скорочує термін і перелік митних процедур.

У підрозділі 4.4. «Засоби і методологія лібералізації (програма лояльності) митного оформлення у суднобудуванні та судноремонті» зазначено, лібералізація, як глобальний процес засновується на консенсусній парадигмі розв'язання суперечностей, що постійно виникають у міжнародних економічних правовідносинах.

Підкреслено, що основним елементом митних процедур у суднобудуванні є справляння передбачених законом податків і платежів. Встановлено, що за допомогою митно-тарифних заходів держава може ефективно впливати на економічний ефект господарювання у суднобудівній галузі.

Зазначено, у сучасних міжнародних економічних правовідносинах в суднобудуванні, лібералізація відіграє подвійну роль. З одного боку, вона важлива, як процес, що супроводжує інтеграцію, розчищаючи їй дорогу від зайвих перешкод. З іншого – лібералізація є основою економічної інтеграції, принаймні, деяких її форм. Водночас інтеграція й лібералізація – якісно різні явища у митних правовідносинах.

Визначено, типовим прикладом «програми лояльності» у суднобудуванні є спрощення митних процедур. При частих переміщеннях через кордон товарів можуть надаватися знижки, преференції, у тому числі за накопичувальною системою - бонуси. Крім того, при отриманні таких пільг, у митних правовідносинах суднобудівні підприємства мають можливість на сповіщення про нові послуги та пільги.

Встановлено, що «програму лояльності» у суднобудуванні можна визначити, як комплекс маркетингових заходів для розвитку повторних послуг діючим суб'єктам ЗЕД у майбутньому, продажу судна чи наданню їм додаткових послуг за межами митної території України.

З'ясовано, що «програма лояльності» у суднобудуванні сприяє економічному 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. Додатковий економічний ефект від «програми

лояльності» - залучення нових суб'єктів ЗЕД, обмін виробничою базою з іншими суднобудівними підприємствами – партнерами, у т. ч. за кордоном.

У підрозділі 4.5. «Інноваційно-правове супроводження митного оформлення товарів суднобудування, як механізм підвищення конкурентоспроможності галузі» визначено, що адміністративно-правова регламентація пов'язує воедино цілісний комплекс митно-правових заходів у відповідності зі засобами правового регулювання (дозвіл, заборона і зобов'язання).

Доведено, особливої уваги у митній справі щодо суднобудування заслуговують інноваційні митно-правові чинники. Стан митного забезпечення, як політико-правового явища, обумовлений системою законодавства та галузевими правовими нормами. Зазначено, що сучасний стан митного забезпечення суднобудування залежить від розвитку митних правовідносин суб'єктів ЗЕД в Україні.

Встановлено, ключовий напрямок адміністративно-правової регламентації митної політики України має створити передумови для ефективної діяльності у межах багатосторонньої торговельної системи у суднобудуванні. Для цього, першочерговим завданням митних правовідносин є розвиток балансуєчої функції митної справи.

Визначено, надзвичайно важливим значенням митного оформлення, що регламентується законами, підзаконними нормативно-правовими актами у суднобудуванні є: а) його відповідність реальним потребам суднобудівної галузі; б) вірність визначення потреби в правовому регулюванні; в) ясність, чіткість, доступність митно-правових норм, їх систематизація та ін. Для досягнення цього, необхідно мати належним чином організований нормотворчий процес митного оформлення у суднобудуванні та обізнаність ним митних органів Державної фіскальної служби.

Зазначено, проблема інноваційного супроводження митного оформлення товарів суднобудування зростає в Україні та перебуває в площині рамок формування і проведення, як бізнесом, так і державою інноваційної політики, спрямованої на структурну модернізацію і диверсифікацію суднобудівної галузі нашої країни, з метою підвищення її конкурентоспроможності.

Встановлено, для конкурентоспроможного розвитку суднобудування було б доцільно створити діючу законодавчу базу, яка б сприяла інноваційно-правовому митному оформленню та забезпечувала б державну і приватну інвестиційну діяльність всіх бізнес-структур в проведенні модернізації суднобудування і судноремонту.

Зазначено, адміністративно-правове державне регулювання промислової діяльності у суднобудівній галузі не тільки доцільне, але і вкрай необхідне, що досягається за допомогою інноваційних чинників митного оформлення та удосконалення митних правовідносин суб'єктів ЗЕД та митних органів Державної фіскальної служби.

ВИСНОВКИ

У **висновках** сформульовано найбільш суттєві результати та положення дослідження, наведено теоретико-методологічні узагальнення та авторські пропозиції щодо митного оформлення комплектуючих виробів, устаткування, матеріалів, запасних частин для суднобудівної галузі, а також реалізації виготовленої продукції при переміщенні через митний кордон України.

1. Запропоновано авторське визначення поняття суднобудування – це особлива, комплексна галузь машинобудування, результатом діяльності якої, є побудовані, модернізовані, відремонтовані судна і інші плавучі засоби, а також реалізована виготовлена продукція та наданні послуги, у т. ч. іноземним замовникам, за межами митної території країни, яка обумовлює особливе митне оформлення товарів і послуг, що переміщуються через митний кордон для забезпечення виробництва і підлягають митному оформленню у визначених митних режимах, з врахуванням певних митних категорій, у відповідності мети їх переміщення, країни походження, митного статусу і яке здійснюється під впливом як вітчизняних митних правил, так і міжнародних. Проте, специфіка митного регулювання у суднобудуванні залежить від суб'єктивного ставлення держави до цього регулювання.

За сукупністю норм права, що використовуються суб'єктами митних правовідносин у галузевій діяльності, суднобудування обумовлює створення особливої групи митних норм щодо регулювання цієї галузі виробництва та надання послуг, які регламентуються самостійним інститутом митного права.

2. Важливим чинником встановлення статусу товару для визначення митного режиму, наприклад: комплектуючих виробів, запасних частин для суднобудування, залежно від характеру та мети його переміщення через митний кордон, є послідовність технологічного циклу побудови або ремонту суден. Якщо потрібно ввести комплектуючі вироби, що встановлюються до початку будівництва, наприклад секції днища і головного двигуна з приладами керування, знаючи термін побудови - 2 роки – це буде один митний режим, а якщо це прилади, обладнання палубного розташування або радарні і локаторні пристрої до палубної настройки судна – це буде інший митний режим.

3. Проведений аналіз митних процедур у суднобудівній галузі дозволяє зробити висновок, що митне законодавство України не враховує особливості адміністративно-правової регламентації поетапного будування суден та шляхи оподаткування, в залежності від призначеного митного режиму. У напрямку суднобудування та судноремонту воно відрізняється «не системністю», що не дає змоги суб'єктам ЗЕД суднобудівної галузі, користуватися перевагами, які передбачені законодавчими актами.

4. Визначено, що судно, яке переміщується на митну територію України з метою ремонту, з моменту декларування у відповідний митний режим, набуває статусу не транспортного засобу комерційного призначення, а товару. Тому й використання матеріалів, комплектуючих виробів,

устаткування та запчастин, що переміщуються на борту таких суден закордонного плавання, може бути віднесено, як до використання припасів, так і товарів у відповідному митному режимі.

За такого з'являється можливість застосування участі фізичних осіб-членів екіпажу у забезпеченні відокремленого постачання малоцінними запасними частинами, матеріалами, комплектуючими виробами для ремонту окремого обладнання та устаткування. В залежності від транспорту переміщення через митний кордон, вони мають право ввозити товар вартістю від 300 до 500 Євро без митного оформлення.

5. Здійснений аналіз з'ясування господарської та митно-правової спорідненості суднобудівної та судноремонтної діяльності показав, що на сьогодні більшість суднобудівних підприємств перекваліфіковано у судноремонтні. Беручи до уваги економічну перспективність судноремонтного виробництва, доцільно визнати державою судноремонтну діяльність пріоритетною сферою промисловості і поширити на неї спеціальний режим господарювання, передбачений Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» та митно-правового забезпечення.

Ремонт такого виду товарів – суден, у т.ч. модернізація, відновлення, регулювання та калібрування, згідно зі ст. 150 Митного кодексу України, необхідно віднести до операцій з переробки товарів, тобто митного режиму, відповідно до якого, іноземні товари піддаються у встановленому законодавством порядку переробці без застосування до них заходів нетарифного регулювання ЗЕД, за умови подальшого реекспорту товарів переробки.

6. Визначено, у разі, коли судно побудовано або відремонтовано для іноземного замовника за контрактом на митній території України і певну комплектацію визначав і здійснював виконавець, тоді до ввезених товарів для будівництва можливо застосовувати митний режим тимчасового ввезення, а для деяких матеріалів або комплектуючих виробів, що були піддані значній переробці, застосовувати митний режим переробки на митній території України. Таке розділення також знижує собівартість виробництва суден та підвищує їх конкурентоспроможність на ринку.

7. Зазначено, що наявність певної кількості зразків складових військового корабля, що потребує злагодженої внутрішньої і міжнародної кооперації, як з їх постачання, шляхом переміщення на митну територію України з дотриманням митних правил, так і подальшого митно-правового супроводження. Весь цей складний механізм повинен бути постійно готовим до виконання покладених на нього бойових завдань. Яскравий приклад такої кооперації – багатоцільовий корабель класу “Корвет” проекту 58250. Так у створенні 29 вітчизняних зразків комплектуючого обладнання, озброєння та технічних засобів для нього, приймають участь близько 200 підприємств різного рівня кооперації. Також, постачальниками є 14 компаній, з них 8 провідних країн світу.

8. Визначено багатовекторні властивості Карнета – А.Т.А., а саме:

- а) можливість одночасно мати заповнену митну декларацію на товари для суднобудівної галузі, що переміщуються на митну територію України;
- б) дозвіл ідентифікувати тимчасово ввезені товари;
- в) наявність діючої у міжнародному обігу фінансової гарантії сплати митних податків і платежів;
- г) встановлення країни походження товару.

Застосування цього документу суттєво спрощує і скорочує термін та перелік митних формальностей, митних процедур у суднобудуванні та судноремонті.

9. Встановлено, при визначенні країни походження товарів суднобудівної галузі, що ввозяться на митну територію України з країн, з котрими укладено в установленому законом порядку міжнародний договір України, в якому встановлено інші правила, ніж ті, які передбачені Митним кодексом України, дозволяється застосовувати правила міжнародного договору щодо спрощення митних процедур.

10. Визначено, що судно яке виготовлялося на території України із імпортованих товарів, які зазнали в період будівництва судна значної переробки, являється товаром, власником якого є наша держава, якщо товари не піддавались значній переробці, то для судна встановлюється країна походження товару, з якої ввезено найбільшу останню партію імпортованих товарів. За такого, нарахування платежів залежить від визначеної країни. При цьому, згідно ст. 281 Митного кодексу України, встановлюється можливість застосовувати механізм визначення країни походження до товарів, які поставляються у розібраному чи незібраному вигляді, як до єдиного товару, а не до кожної частини товару, що поставляється окремою партією. Це також спрощує митні процедури.

11. Важливу роль відіграє співпраця України на Міжнародному рівні в рамках міждержавних угод про вільну торгівлю. За такого, можливе звільнення від сплати мита при імпорті товару для суднобудування зазначеного в постанові КМУ № 466 від 28.05.12р. Таке звільнення здійснюється при дотриманні наступних умов:

- а) наявність у товару сертифікату походження;
- б) виконання правил прямого відвантаження та безпосередньої закупівлі;
- в) поміщення товару в митний режим імпорту.

12. Важливе значення мають, спроби Всесвітньої митної організації вдосконалити процедуру тимчасового ввезення товарів для суднобудівної галузі шляхом розробки міжнародних норм застосування митного режиму, який буде всебічно регулювати операції тимчасового ввезення. Доцільність такого митного режиму для суднобудування України обумовлена тим, що він, поряд з режимом «транзит», буде найбільш врегульований нормами міжнародного митного права і національним митним законодавством. Значення тимчасового ввезення, як самостійного митного режиму, обумовлюється потребами розвитку торгових та інших форм міжнародного співробітництва.

13. Зазначено, що режим тимчасового ввезення комплектуючих виробів, які постачаються іноземними замовниками суден для виконання суднобудівними та судноремонтними підприємствами контрактів не повинен перевищувати трьох років з дати поміщення. Але, термін тимчасового перебування для переробки цих комплектуючих виробів сьогодні обмежується 365 календарними днями без права на продовження, при ввезенні у режимі переробки, що потребує удосконалення митно-правових актів і внесення змін до Митного кодексу України.

14. Запропоновано, якщо адміністративно-правовою регламентацією передбачено термін будівництва повнокомплектного судна, з урахуванням часу на проектування, будівництво, внесення замовником змін у конструкцію в процесі будівництва, швартові та ходові випробування, до 3-х років, тому доцільно застосувати таку норму митних правовідносин у Митний кодекс України, котра дозволить здійснювати оформлення ввозу комплектуючих виробів та запасних частин, що постачаються іноземними замовниками суден, для виконання суднобудівним підприємством контрактів, у режимі тимчасового ввезення без переробки, з правом продовження термінів перебування до закінчення будівництва судна та передачі замовнику за митну територію України.

15. Встановлено, що створення нової промислової інфраструктури - Вільної митної зони сервісного типу, неминуче вносить у національну економіку додаткові прогресивні засади виробництва, передусім пов'язані з формами підприємництва і змінами митних правовідносин суб'єктів ЗЕД та митних органів Державної фіскальної служби у суднобудівній галузі. За такого ВМЗ СТ визначають, як своєрідний зовнішньоекономічний анклав, де товари вважаються такими, що знаходяться за межами митної території України. Зазначено, створення ВМЗ СТ дозволило б значно поліпшити стан суднобудівних підприємств на території їх розташування. Основною метою їх існування є залучення прямих інвестицій і розвиток регіонів, шляхом утворення привабливого інвестиційного клімату для суднобудування.

16. Визначено, спрощення митних процедур спрямоване на використання міжнародних стандартів, норм і практики сприяння оперативному проходженню митних процедур суб'єктами ЗЕД, що переміщують товари для суднобудування через митний кордон України. Гармонізація в міжнародному митному праві здійснюється шляхом застосування єдиних стандартів, регламентів, резолюцій.

17. Встановлено, що суднобудівна галузь потребує спеціального правового регулювання нормами міжнародного права, національного митного та цивільного права, а також нормами, які містяться у підзаконних та локальних актах митних служб та звичаях, технологічних схемах та регламентах суднобудівних і судноремонтних підприємств, що в сукупності формують самостійний інститут, відокремлюють категорію митної справи – гранично загальне, апріорне поняття окремої її складової, що відображає найбільш суттєві ознаки її предметної сутності, явища або основні специфічні елементи суднобудування та судноремонту.

18. Розроблено і передано до Миколаївської митниці Державної фіскальної служби концептуальні пропозиції щодо створення і діяльності у Миколаївській області Вільної митної зони сервісного типу. За зверненням керівника Миколаївської митниці Державної фіскальної служби Миколаївською обласною адміністрацією надано доручення № 4110/05-60/8-16 від 18.09.2016р. про створення робочої групи фахівців для підготовки і впровадження пілотного проекту щодо утворення та функціонування вільних митних зон сервісного типу в Миколаївській області згідно регламенту.

19. Визначено, що розвиток митного оформлення у суднобудуванні обов'язково супроводжується вдосконаленням правосвідомості митних органів та їх понятійного апарату. Застосовувані законодавцем юридичні терміни, в тому числі міжгалузевого характеру, повинні бути зрозумілі учасникам митних правовідносин і враховувати специфіку відносин з митного оформлення. Внаслідок недостатності повної наукової оцінки митного оформлення у суднобудуванні, в системі митного права, неможливо усунути недоліки в технології процесу митного оформлення, а також виникаючі проблеми при захисті прав фізичних та юридичних осіб.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудуванні України (організаційно-правовий аспект): монографія / Е. Б. Хачатуров. - Херсон: Грінь Д. С., 2015. – 468 с.

2. Фінанси суднобудівних підприємств: монографія / І. В. Воробйова, П. М. Карась, О. М. Крамаренко, Е. Б. Хачатуров та ін. [за ред. д. е. н., професора Парсяка В. Н.].- Миколаїв: НУК, 2012. – 234 с.

Публікації у фахових виданнях:

1. Хачатуров Е. Б. Правові стандарти суднобудування - запорука безпеки мореплавства / Е. Б. Хачатуров // Вісник Запорізького національного університету, 2012. - № 3. - С. 48-54.

2. Хачатуров Е. Б. Сучасний стан митного супроводження суднобудівництва України: Шляхи розвитку / Е. Б. Хачатуров // Митна справа, 2012. - № 5 (84). – С. 100 – 107.

3. Хачатуров Е. Б. Правові аспекти створення та застосування тимчасових сервісних зон у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // Науковий вісник Ужгородського національного університету, 2014.- № 26.- С. 188-191.

4. Хачатуров Е. Б. Створення спільного комунального пароплавства, як можлива підстава розвитку суднобудівної та судноремонтної галузі / Е. Б. Хачатуров // Митна справа, 2014. - № 2.- С. 66-72.

5. Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудуванні та адміністративно-правові засади його регулювання / Е. Б. Хачатуров // Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України: збірник наукових праць. – Івано-Франківськ, - 2014р. - № 34. – С. 100-111.
6. Хачатуров Е. Б. Організаційно-правові засади кооперації у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // Науковий вісник Херсонського державного університету, 2014. - № 2. – С. 75-80.
7. Хачатуров Е. Б. Застосування спрощених митних процедур у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // Науковий журнал «Право і суспільство», 2014. - № 5. – С. 239-243.
8. Хачатуров Е. Б. Економічно-правові чинники стримування розвитку суднобудівної галузі / Е. Б. Хачатуров // Науковий вісник Ужгородського національного університету, 2014.- № 27. - С. 192-195.
9. Хачатуров Е. Б. Інтегрування Міжнародних норм митних процедур у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // Електронне фахове видання Ужгородського національного університету «Порівняльне право», 2014. - № 2. – С. 264-267.
10. Хачатуров Е. Б. Стан і тенденції розвитку суднобудування: митне супроводження / Е. Б. Хачатуров // Електронне фахове видання Ужгородського національного університету «Порівняльне право», 2014. - № 4. – С. 145-148.
11. Хачатуров Е. Б. Історичні шляхи удосконалення суднобудування: правова природа і сутність / Е. Б. Хачатуров // Науковий вісник Ужгородського національного університету, 2014. - № 28. - С. 182-185.
12. Хачатуров Е. Б. Правова регламентація митних процедур у суднобудуванні і судноремонті / Е. Б. Хачатуров // Електронне наукове видання ДВНЗ «Запорізький національний університет «Юридичний науковий електронний журнал», 2014. - № 3. – С. 98-101.
13. Хачатуров Е. Б. Історично-правова рецепція давнього суднобудування в сучасних умовах / Е. Б. Хачатуров // Вісник Запорізького національного університету, 2014. - № 2. - С. 21-27.
14. Хачатуров Е. Б. Митні режими у суднобудуванні та їх адміністративно-правове регулювання / Е. Б. Хачатуров // Вісник Одеського національного університету, 2014.- № 1(22). Т-19. - С. 98-106.
15. Хачатуров Е. Б. Становлення та зміст митної справи у вітчизняному суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // Вісник Академії митної служби України, 2014. - №1. С. 87-92.
16. Хачатуров Е. Б. Митні формальності у суднобудуванні. Регулятивне значення у зовнішньоекономічній діяльності/ Е. Б. Хачатуров // Науково-аналітичний журнал «Митна справа», 2013. - № 2. - С. 277-283.
17. Хачатуров Е. Б. Організаційно-правові чинники та регламентація розвитку суднобудування України / Е. Б. Хачатуров // Актуальні проблеми держави і права: збірник наукових праць. Вип. 73/ редкол.: С.В. Ківалов (голов. ред.) та ін.; відп. за вип. В. М. Дрьомін. – Одеса: Юридична література, 2014. – С. 126-132.

18. Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудуванні: лібералізація та програма лояльності / Е.Б. Хачатуров // Юридичний вісник Національного університету «Одеська юридична академія», 2014. - № 4. – С. 133-137.

19. Хачатуров Е. Б. Митна політика України у суднобудівній промисловості / Е. Б. Хачатуров // Право та державне управління. - 2014. - № 1-2. - С. 138-143.

20. Хачатуров Е. Б. Правове регулювання інтеграції суднобудівних підприємств / Е. Б. Хачатуров // Актуальні проблеми права: теорія і практика. - 2014. - № 29. - С. 427-438.

21. Хачатуров Е. Б. Правова регламентація побудови та введення в експлуатацію суден в сучасних умовах / Е. Б. Хачатуров // Електронне наукове видання ДВНЗ «Запорізький національний університет «Юридичний науковий електронний журнал», 2015. - № 4. – С. 201-204.

22. Хачатуров Е. Б. Адміністративно-правові чинники митного супроводження та засади інноваційного державного управління господарською діяльністю суднобудування України / Е. Б. Хачатуров // Митна справа, 2015. - №4.- С. 24-29.

23. Хачатуров Е. Б. Інноваційні заходи підвищення конкурентоспроможності у суднобудуванні: правові чинники митної справи / Е. Б. Хачатуров // Електронне фахове видання Ужгородського національного університету «Порівняльне право», 2015. - № 3. – С. 177-179.

24. Хачатуров Э. Б. Административно-правовые методы таможенного оформления и контроля в судостроении / Э. Б. Хачатуров // Международный научно-практический правовой журнал *Legea si Viata*, 2015. - № 11. – С. 124-126.

25. Хачатуров Е. Б. Адміністративно-правові чинники митного оформлення комплектуючих і запасних частин імпортованих для ремонту суден в Україні / Е. Б. Хачатуров / Науковий журнал «Science Rise», 2015. - № 11/1(16). - С. 105-108.

26. Хачатуров Э. Б. Административно-правовое регулирование таможенных отношений в морехозяйственном комплексе: зарубежный опыт / Э. Б. Хачатуров // Международный научно-практический правовой журнал *Legea si Viata*, 2015. - № 12. – С. 124-126.

27. Хачатуров Э. Таможенное оформление в судостроении Украины при осуществлении внешнеэкономической деятельности / Э. Б. Хачатуров // Научно-теоретический и практический журнал «Оралдың ғылым жаршысы», 2015. - № 18 (149). – С. 106-112.

28. Хачатуров Э. Б. Правовое обеспечение морской отрасли: аспекты развития / Э. Б. Хачатуров // Научно-теоретический и практический журнал Современный научный вестник, 2015.- №15(262). – С. 25-31.

Інші публікації, що висвітлюють окремі питання дисертації:

1. Рижков С. С. Еколого-правові аспекти будівництва суден під наглядом різних класифікаційних товариств / С. С. Рижков, Е. Б. Хачатуров // Митна справа, 2010. - № 6. - С. 48-53.

2. 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 // Митна справа, 2011. - № 3. - С. 74-79.

3. Хачатуров Е. Б. Символіка корабля, як елемент правового супроводження системи філософсько-культурологічної освіти та професійної підготовки / Е. Б. Хачатуров, / И. А. Шамес // Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування ім. адм. Макарова, 2012. - № 5-6. - С. 106-113.

4. Хачатуров Е. Б. Перспективи розвитку та правове забезпечення морської галузі / Е. Б. Хачатуров, І. В. Підпала // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка, 2012. - № 94. - С. 102-105.

5. Хачатуров Е. Б. Роль і місце суднобудування в системі соціально-економічного розвитку України / Е. Б. Хачатуров, Д. О. Нікіша // Митна справа, 2013. - № 4 (88). - С. 102-105.

6. Хачатуров Е. Б. Перспективи створення сумісного комунального пароплавства / Е. Б. Хачатуров, Д. О. Нікіша // Митна справа, 2014. - № 2. - С. 108-112.

Тези доповідей:

1. Хачатуров Е. Б. Правові чинники супроводження деяких проектів в суднобудівництві та судноремонті / Е. Б. Хачатуров, І. В. Підпала, О. О. Зотенко // «Управління проектами: стан та перспективи»: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції, м. Миколаїв, 20-23 вересня 2011р. - М.: НУК, 2011. - С. 347-351.

2. Хачатуров Е. Б. Правові чинники митного регулювання будівництва та ремонту суден під наглядом різних класифікаційних товариств / Е. Б. Хачатуров // «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики»: матеріали VI всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Миколаїв, 27 листопада 2013р. - М.: НУК, 2013. - С. 133-137.

3. Хачатуров Е. Б. Дослідження впливу організаційно-правових факторів на будівництво і ремонт морських суден / Е. Б. Хачатуров // «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку»: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 5-6 грудня 2013р. - О.: Одеська національна морська академія, 2014. - С. 110-113.

4. Хачатуров Е. Б. Відкриття морських родовищ - запорука розвитку суднобудування України / Е. Б. Хачатуров // «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства»: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 12 грудня 2013р. - К.: Київський університет права НАН України, 2013. - С. 158-161.

5. Хачатуров Е. Б. Вдосконалення митного оформлення - шлях до розвитку вітчизняного суднобудування / Е. Б. Хачатуров // «Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрямки його удосконалення»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м.

Одеса, 10-11 жовтня 2014р. – О.: Причорноморська фундація права, 2014.- С. 104-106.

6. Хачатуров Е. Б. Регуляторно-правові чинники та шляхи розвитку суднобудування і судноремонту / Е. Б. Хачатуров // «Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Донецьк, 7-8 листопада 2014р. – Д.: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2014. - С. 91-94.

7. Хачатуров Е. Б. Митні режими в механізмі державного регулювання розвитку суднобудівної галузі / Е. Б. Хачатуров // «Другі Таврійські юридичні наукові читання»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Сімферополь, 7-8 листопада 2014р. – С.: Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського, 2014р. – С. 80-83.

8. Хачатуров Е. Б. Стан і шляхи удосконалення митного оформлення у суднобудівній галузі при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності / Е. Б. Хачатуров // «Правовые реформы в Молдове, Украине и Грузии в контексте евроинтеграционных процессов»: Материалы международной научно-практической конференции, г. Кишинёв (Молдова), 7-8 ноября 2014г. – у 2-х частях.- Кишинёв/ орг. ком.: Бужор В. [и др.], 2014.- Часть 1.- С. 193-195.

9. Хачатуров Е. Б. Адміністративно-правове регулювання митного оформлення у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // «Наука в інформаційному просторі»: Матеріали X міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 20-21 листопада 2014р. – Д.: Біла К.О., 2014р., Т.3. – С. 65-68.

10. Хачатуров Е. Б. Стан та шляхи реформаційних процесів у суднобудівній галузі / Е. Б. Хачатуров // «Законодавство України у світлі сучасних активних реформаційних процесів»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 21-22 листопада 2014р. – У 2-х частинах. - К.: Центр правових наукових досліджень, 2014.- Частина 1. – С. 120-123.

11. Хачатуров Е. Б. Інтегрування міжнародних норм митних процедур у суднобудування України / Е. Б. Хачатуров // «Право, держава та громадянське суспільство в умовах системних реформ на шляху до євроінтеграції»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 21-22 листопада 2014р. – Д.: Дніпропетровський гуманітарний університет, 2014. - С. 231-234.

12. Хачатуров Е. Б. Правові підстави спрощення митних процедур – шлях до розвитку суднобудівної галузі / Е. Б. Хачатуров // «Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Львів, 28-29 листопада 2014р. - У 2-х частинах. - Л.: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2014. – Ч.2. – С. 36-39.

13. Хачатуров Е. Б. Удосконалення регламентації митних формальностей у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // « Чинники розвитку юридичних наук у XXI столітті: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції,

м. Дніпропетровськ, 5-6 грудня 2014р.-Д.: ГО «Правовий світ», 2014.- С. 102-104.

14. Хачатуров Е. Б. Поняття та зміст митних формальностей у суднобудуванні. Історія і розвиток / Е. Б. Хачатуров // «Юридична наука України: історія, сучасність, майбутнє»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Донецьк, 5-6 грудня 2014р. – Д.: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2014. - С. 91-94.

15. Хачатуров Е. Б. Стан і тенденції розвитку суднобудування, як складової морегосподарського комплексу/ Е. Б. Хачатуров // «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку»: Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції: Одеської національної морської академії, м. Одеса, 11-12 грудня 2014р. – Випуск № 9.- О.: ОНМА, 2015. - С. 162-164.

16. Хачатуров Е. Б. Адміністративно-правові чинники регулювання митного режиму у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // «Правова реформа та забезпечення демократизаційних процесів і національної безпеки в Україні»: Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 12-13 грудня 2014р. – О.: Міжнародний гуманітарний університет, 2014.- С. 114-117.

17. Хачатуров Е. Б. Правове забезпечення економічного розвитку суднобудування і судноремонту / Е. Б. Хачатуров // «Тенденції та пріоритети реформування законодавства України»: Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Херсон, 12-13 грудня 2014р. – Херсон: У 2-частинах. Видавничий дім «Гельветика», 2014. – Частина II. – С. 66-69.

18. Хачатуров Э. Б. Информационный анализ правового механизма создания и возможности функционирования коммунального пароходства в Украине / Э. Б. Хачатуров, Н. В. Мишутин// «Сучасні проблеми інформаційної безпеки на транспорті»: Матеріали ІV всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю, м. Миколаїв, 22-23 грудня 2014р. – М.: НУК, 2014. – С. 96 -100.

19. Хачатуров Е. Б. Лібералізація митного оформлення – шлях до соціально-економічної реформи у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // «Проблеми формування нової економіки ХХІ століття»: Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 25-26 грудня 2014р. – Д.: Біла К. О., 2014р. – С. 54-56.

20. Хачатуров Е. Б. Митний контроль у суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики»: збірник тез доповідей VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Миколаїв, 11-12 вересня 2015р. – Миколаїв: НУК, 2015.- 179с. – С. 65 - 68.

21. Хачатуров Е. Б. Адміністративно-правове супроводження суднобудівної галузі: аспекти митного забезпечення / Е. Б. Хачатуров // «Інновації в суднобудуванні та океанотехніці»: Матеріали VI Міжнародної науково-технічної конференції, м. Миколаїв, 24-27 вересня 2015р. –М.: НУК, 2015.- С. 437-439.

22. Хачатуров Е. Б. Роль норм адміністративно права у правовому забезпеченні суднобудівної галузі України / Е. Б. Хачатуров // «Стан та

перспективи розвитку адміністративного права України»: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 09-10 жовтня 2015р. – О.: Одеський державний університет внутрішніх справ, 2015. – С. 158-159.

23. Хачатуров Е.Б. Тенденції становлення та розвитку вітчизняного суднобудування: адміністративно-правові чинники // Е. Б. Хачатуров // «Правові засоби забезпечення та захисту прав людини: вітчизняний та зарубіжний досвід»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції науковців, юристів-практиків, молодих вчених, аспірантів, здобувачів, студентів, м. Северодонецьк, 14-15 квітня 2016р. - Северодонецьк, Східноукраїнський національний університет імені В. Даля, 2016.- С.143-146.

24. Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудівній галузі України: теоретико-методологічні засади та адміністративно-правове забезпечення / Е. Б. Хачатуров // «Перші Миколаївські юридичні дискусії»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Миколаїв, 18 травня 2016р. Збірник наукових статей. – Миколаїв, МНУ ім. В. О. Сухомлинського, 2016. – С. 434-446.

25. Хачатуров Е.Б. Митне оформлення в суднобудуванні / Е. Б. Хачатуров // «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 20 травня 2016р. у 2 т. Т.1. – Одеса: Юридична література, 2016. – С. 429-432.

26. Khachaturov E. V. Administrative-legal regulation of customs formalities in providing construction and repair of marine vessels imported materials and components / E. V. Khachaturov // «Управління проектами: стан та перспективи»: матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції, м. Миколаїв, 13-16 вересня 2016р. – М.: НУК, 2016. - С. 175-179.

АНОТАЦІЯ

Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудівній галузі України: теоретико-методологічні засади та адміністративно-правове забезпечення. – Рукопис

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», Київ, 2016.

Дисертацію присвячено науковому дослідженню адміністративно-правових засад митного оформлення в суднобудівній галузі. Визначено правову природу та розвиток суднобудування і становлення митної справи. З'ясовано адміністративно-правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності підприємств суднобудівної галузі, зазначено специфічні властивості суднобудівного виробництва.

Надано характеристику митного оформлення товарів для суднобудування та судноремонту, що переміщуються на митну територію України за встановленими митними режимами і послідуочим контролем. До того ж, встановлено, суднобудівна промисловість є досить складний сектор економіки з митно-правовими відносинами і певною внутрішньою структурою, особливими вимогами до митного оформлення імпортованих комплектуючих виробів і запасних частин, з урахуванням країни походження товару і застосуванням Карнета А.Т.А.

Визначено сучасний стан митних правовідносин суб'єктів ЗЕД у суднобудівній галузі та митній справі, основні напрямки їх розвитку, удосконалення законодавчої бази функціонування митних органів Державної фіскальної служби. Наведено наявні передумови аби стати Україні однією із світових лідерів суднобудування: історичні, вигідне географічне розташування, власні підприємства по виготовленню сталі, будівництву суден, науково-проектні установи, висококваліфіковані кадри.

Проаналізовано законодавство зарубіжних країн щодо регулювання митних правовідносин, визначено цілі, функції та засоби адміністративно-правового регулювання ЗЕД у суднобудівній галузі та митній справі, запропоновано застосування змін, звичаїв, лібералізації митного оформлення удосконалення та доповнення до митного законодавства, в напрямку спрощення, гармонізації, застосування лояльності митних формальностей при забезпеченні суднобудування комплектуючими виробами та запасними частинами із-за кордону.

Запропоновано умови зміни митного режиму, організації митного оформлення, митного контролю комплектуючих виробів, запасних частин, що переміщується через митний кордон України, пропозиції поєднання митних режимів оформлення давальницької сировини із митними режимами переробки, тимчасового ввезення, застосування сертифікатів походження товарів, пропозиції приведення митного законодавства України до законодавства Європейського союзу у суднобудуванні і митній справі. Визначено, необхідність забезпечення правосвідомості митних органів у суднобудівній галузі з удосконаленням понятійного апарату щодо митно-правових відносин суб'єктів ЗЕД.

Зазначено, що суднобудівна галузь України відповідає всім критеріям визначення пріоритетною галуззю економіки. Тому, розробка стратегії розвитку українського суднобудування, на сьогодні, є вкрай необхідною. Сталий розвиток галузі потребує державної підтримки, у т. ч. адміністративно-правового регулювання митних правовідносин і митного оформлення.

Ключові слова: суднобудування, судноремонт, суднобудівна галузь, адміністративно-правова регламентація, митне оформлення, митні режими, митні правовідносини, спрощення митних процедур, гармонізація митних процедур, програма лояльності, регулювання митних формальностей, вільна митна зона сервісного типу.

АННОТАЦИЯ

Хачатуров Э. Б. Таможенное оформление в судостроительной отрасли Украины: теоретико-методологические основы и административно-правовое обеспечение. - Рукопись

Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 12.00.07 - административное право и процес; финансовое право; информационное право. Открытый международный университет развития человека «Украина», Киев, 2016.

Диссертация посвящена научному исследованию административно-правовых основ таможенного оформления в судостроительной отрасли. Определена правовая природа и эволюция судостроения и судоремонта, зарождение таможенного права в судостроительной отрасли. Определено, административно-правовое регулирование внешнеэкономической деятельности предприятий отрасли, указаны специфические особенности таможенных правоотношений субъектов ВЭД судостроительного производства.

Дана характеристика таможенного оформления товаров для судостроения и судоремонта, которые перемещаются на таможенную территорию Украины по установленным таможенным режимам и последующим контролем. Кроме того, установлено, что судостроительная промышленность, имеет свою специфику производства и определенную внутреннюю структуру, обладает особыми требованиями к таможенному оформлению импортированных комплектующих изделий и запасных частей, с учетом страны происхождения товаров и применением Карнета А.Т.А.

Определено современное состояние таможенных правоотношений субъектов внешнеэкономической деятельности в судостроительной промышленности, основные направления их развития, усовершенствования законодательной базы, функционирования таможенных органов Государственной фискальной службы. Охарактеризованы имеющиеся предпосылки, чтобы стать Украине одной из основных лидеров судостроения: исторические, выгодное географическое расположение, собственные предприятия по изготовлению стали, строительству судов, проектно-конструкторские и научно-исследовательские организации, высококвалифицированные кадры.

Проанализировано законодательство зарубежных стран по административно-правовой регламентации таможенных правоотношений в судостроении, определены цели, функции и механизмы таможенно-правового регулирования ВЭД в судостроительной отрасли, предложено использование правовых обычаев, изменение и дополнение к Таможенному кодексу Украины, в направлении упрощения, гармонизации, либерализации таможенных формальностей при обеспечении судостроения и судоремонта комплектующими изделиями и запасными частями из-за рубежа.

Установлено, что взимание предусмотренных законом таможенных налогов и платежей, при осуществлении ВЭД в судостроительной отрасли,

представляет собой финансовую составляющую, ухудшает показатели экономической эффективности результатов производства: увеличивает себестоимость и, как следствие, снижает конкурентоспособность его продукции. Переход к новым принципам регулирования ВЭД в судостроительной отрасли: тарифное регулирование, лицензирование, квотирование, согласно мировой практике, требует изменений организации таможенного контроля и оформления комплектующих изделий и запасных частей, перемещаемых через таможенную границу Украины.

Выделено также, что особенностью осуществления таможенных формальностей в судостроении является то, что субъекты ВЭД сотрудничают с иностранными партнерами и осуществляют временный ввоз товаров для судостроения, реализуют продукцию и оказывают услуги за пределами таможенной территории Украины.

Предложены условия изменения таможенных режимов, организации таможенного оформления, таможенного контроля комплектующих изделий запасных частей, которые перемещаются через таможенную границу Украины.

Предложено объединение таможенных режимов оформления давальческого сырья с режимами переработки, временного ввоза, с применением сертификатов происхождения товаров. Также, предложено приведение таможенного законодательства Украины в соответствие с законодательством Европейского союза в судостроительной отрасли. Определена, необходимость обеспечения правосознания таможенных органов в судостроительной отрасли с усовершенствованием понятийного аппарата по таможенно-правовым отношениям субъектов ВЭД.

Установлено, что судостроение в Украине соответствует всем критериям определения приоритетной отрасли экономики государства, поэтому разработка стратегии его развития сегодня является крайне необходимой. Устойчивое развитие отрасли требует государственной поддержки в т. ч. административно-правового регулирования таможенного оформления.

Ключевые слова: судостроение, судоремонт, судостроительная отрасль, административно-правовая регламентация, таможенное оформление, таможенные режимы, упрощение таможенных процедур, таможенные правоотношения, гармонизация таможенных процедур, программа лояльности, регулирование таможенных формальностей, свободная таможенная зона сервисного типа.

SUMMARY

Khachaturov E. B. Customs clearance in the shipbuilding industry Ukraine: theoretical and methodological grounds and the administrative and legal support. – Manuscript.

Dissertation for the degree of doctora of juridical sciencs, specialty 12.00.07 - administrative law and process; financial law; information law. Open international university development of human "Ukraine", Kiev, 2016.

Dissertation is sanctified to scientific research of administrative - legal principles of custom registration in shipbuilding industry. Legal nature and development of shipbuilding and becoming of custom business are certain. The administrative - legal adjusting of foreign economic activity of enterprises of shipbuilding industry is found out, specific properties of shipbuilding production are marked.

Description of custom registration of commodities is given for shipbuilding and ship repair that moved to custom territory of Ukraine after the set custom modes and next control. Besides, it is set, shipbuilding industry is difficult enough sector of economy with custom-legal relations and certain underlying structure, by the special requirements to custom registration of the imported stuff wares and awaiting-parts, taking into account the country of origin of commodity and by application of Karneta A.T.A.

The modern state of custom legal relationships of subjects of EEA is certain in shipbuilding industry and custom business, basic directions of their development, improvement of legislative base of functioning of custom authorities of Government fiscal service. Present pre-conditions over are brought if to become to Ukraine one of world leaders of shipbuilding: historical, advantageous geographical location, own enterprises on making of steel, building of ships, scientifically-project establishments, highly skilled shots.

The legislation of foreign countries is analysed in relation to adjusting of custom legal relationships, certainly whole, functions and facilities of the administrative - legal adjusting of EEA at shipbuilding industry and custom business, application of changes, customs, liberalization of custom registration of improvement and adding is offered to the customs legislation, in direction of simplification, harmonization, application of loyalty of custom formalities at providing of shipbuilding stuff wares and awaiting-parts from abroad.

The terms of change of the custom mode, organization of custom registration, custom control of stuff wares, awaiting-parts are offered, that moves through the custom border of Ukraine, suggestion of combination of the custom modes of registration of goods made on commission with the custom modes of processing, temporal import, application of certificates of origin of commodities, suggestion of bringing a customs legislation over of Ukraine to the legislation of the European union in shipbuilding and custom business. Certainly, necessity of providing of sense of justice of custom authorities for shipbuilding industry with the improvement of concept vehicle in relation to the custom-legal relations of subjects of EEA.

Keywords: shipbuilding, ship repair , shipbuilding industry, administrative - legal regulation, custom registration, custom modes, custom legal relationships, simplifications of custom procedures, harmonization of custom procedures, program of loyalty, adjusting of custom formalities, custom clear zone of service type.