

УДК 339.543

ІННОВАЦІЙНІ ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ У СУДНОБУДУВАННІ: ПРАВОВІ ЧИННИКИ МИТНОЇ СПРАВИ

INNOVATIVE MEASURES TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY: LEGAL FACTORS OF CUSTOMS AFFAIRS

Хачатуров Е.Б.,

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

Стаття присвячена впровадженню у діяльність суднобудівної галузі інноваційних механізмів становлення і розвитку. Це дозволить застосувати потенційні можливості формування економічно вигідних умов виробництва і співробітництва суб'єктам суднобудівної промисловості, використовувати прогресивні форми фінансування, оптимізувати витрати, зменшити оподаткування. Наведено про необхідність розробки і впровадження інноваційних процесів митної справи, за допомогою якої можливо частково зменшити собівартість побудованого судна та збільшити конкурентоспроможність виробництва.

Ключові слова: судно, суднобудування, судноремонт, технопарк, лізинговий механізм, інноваційна діяльність, розвиток інновацій, митна справа, ввізне мито, митний збір, митні процедури.

Статья посвящена внедрению в деятельность судостроительной отрасли инновационных механизмов становления и развития. Это позволит обеспечить потенциальные возможности формирования экономически выгодных условий производства и сотрудничества субъектам судостроительной промышленности, использовать прогрессивные формы финансирования, оптимизировать расходы, уменьшить налогообложение. Доказана необходимость разработки и внедрения инновационных процессов таможенного дела, с помощью которого возможно частично уменьшить себестоимость построенного судна и увеличить конкурентоспособность производства.

Ключевые слова: судно, судостроение, судноремонт, технопарк, лизинговый механизм, инновационная деятельность, развитие инноваций, таможенное дело, ввозная пошлина, таможенный сбор, таможенные процедуры.

The article is devoted to the implementation of the activities of the shipbuilding sector and innovative mechanisms of formation and development. This will ensure that the potential formation of economically profitable production conditions and co-subjects of the shipbuilding industry, to use innovative forms of financing, optimize costs, reduce taxation. Also, given the need to develop and implement innovative processes customs affairs, with which it is possible to reduce the cost of partially built ship than to increase the competitiveness of production.

Key words: ship, shipbuilding, ship repair, technology park, the leasing mechanism, innovative activity, innovation, customs affairs, import duties, customs fees, customs procedures.

Актуальність теми полягає в поясненні щодо необхідності збереження і розвитку суднобудівної галузі як однієї з основних складових економіки України, підвищення ефективності державного управління із застосуванням інноваційних механізмів та митного супроводження при забезпеченні виробництва комплектуючими і запчастинами із-за кордону.

Метою статті є обґрунтування ідей становлення і розвитку суднобудівної галузі за допомогою впровадження інноваційних механізмів забезпечення виробництва і удосконалення засобів митної справи, постачання комплектуючих та запасних частин по імпорту для будівництва суден.

Досліджуваному питанню підтримки і розвитку вітчизняного суднобудування, митної справи належать праці таких авторів, як Великий Ю.В., Федулова Л.І., Камеєцький Ю.Т., Пашко Д.В., Беник Н.Г., Письменна К.С., Габричидзе Б.Н., Додін Є.В. та ін. Ними розглянуто засоби підвищення ефективності виробництва суднобудування, порядок митного оформлення комплектуючих і запасних частин, закуплених по імпорту, для суднобудівної галузі.

Але є дуже цікавим дослідження впровадження інноваційних механізмів в суднобудівну галузь з удосконаленням процедури митної справи.

Виклад основного матеріалу. Формування гнучкої системи державної підтримки інноваційного розвитку суднобудування можливе, зокрема, за рахунок утворення технологічних парків (технопарків) з метою створення та впровадження у виробництво новітніх технологій. Але ця діяльність, безумовно, потребує підтримки з боку держави щодо доцільного створення на базі функціонуючих науково-дослідних інститутів відповідного технологічного парку. Згідно з Законом України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» від 16.07.1999 р. № 991-IV, технологічний парк – це юридична особа або їх група, що діє відповідно до договору про спільну діяльність без створення юридичної особи та без об'єднання вкладів з метою створення організаційних засад виконання проектів технологічних парків з виробничого впровадження наукових розробок, високих технологій і забезпечення промислового випуску конкурентоспроможної на світовому ринку продукції [1].

Значення технопарків полягає в тому, що вони зможуть забезпечити розширення потенційних можливостей для формування економічно вигідних зв'язків між різними суб'єктами діяльності; вони є ефективною формою співробітництва науки та виробництва; у них найкраще використовується одна з прогресивних форм фінансування – венчурний капітал, розвивається співробітництво підприємств і регіональних органів, що стимулює розвиток економіки регіону [2].

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» з метою залучення інвестиційних коштів до інноваційного процесу у технологічних парках вводиться спеціальний режим інвестиційної й інноваційної діяльності на 15 років. Спеціальний режим такої діяльності – це режим, який передбачає податкові, митні, фінансові пільги для суб'єктів, що реалізують інвестиційні й інноваційні проекти в умовах технологічних парків, які створені та функціонують відповідно до законодавства України про технопарки [3].

Оскільки програми розвитку суднобудівної промисловості, що пропонуються для запровадження, повинні бути розраховані на 5–10 років, такі завищені стандарти можуть стати імпульсом для впровадження та розвитку інновацій, а також постійного вдосконалення якості послуг, що надаються, оскільки у разі не відповідності стандартам ліцензія на наступні 10 років може бути не надана [4].

Ще одним засобом стимулювання інноваційної діяльності і реалізації продукції та послуг підприємств суднобудівної промисловості є впровадження механізмів лізингу у систему господарських відносин суднобудування та судноремонту. Реалізація цього положення передбачає комплекс заходів, одним із яких має стати створення лізингової компанії, що потребує відпрацювання системи засобів регулювання та стимулювання лізингової діяльності [5].

До таких заходів можна віднести механізм ліцензування судноремонтних послуг, запровадження та стимулювання лізингу, створення технологічних парків, стимулювання концентрації капіталу в галузі шляхом створення холдингових компаній тощо [6].

У свій час створення вільних економічних зон дозволило значно поліпшити стан підприємств на території їх розташування. Запасні частини та комплектуюче суднове обладнання виробляються за кордоном, тому питання звільнення від сплати ввізного мита та сплати податку на додану вартість за ставкою 0% набувають особливої актуальності. Зазначені пільги дозволяють знизити собівартість судна, що будується, а також виконання робіт із ремонту судна, тим самим підвищити конкурентоспроможність продукції, що виробляється. Оскільки більшість суднобудівників і судноремонтних підприємств розташовані на територіях окремих економічних зон і територій пріоритетного розвитку (Одеса, Миколаїв), то скасування вільних економічних зон є недоцільним з точки зору галузевої політики й економічної безпеки [7].

Структурні перетворення в морській галузі пов'язані зі зміною системи управління морегосподарського комплексу України. Активізація державно-приватного партнерства та зростаюча роль регіональних факторів, при розробці стратегії розвитку морського господарства країни, вимагають пошуку і впровадження в господарську діяльність морських підприємств і організацій нових форм їх співпраці, що передбачають активну участь у цих процесах місцевих органів влади, наукових та навчальних закладів.

Одним з основних доцільних напрямів розвитку є використання прогресивних технологій. Для України це модернізація транспортної системи держави, а саме: розвиток транспортної інфраструктури; модернізація рухомого складу; удосконалення інвестиційної політики; забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки; підвищення якості

послуг пасажирського транспорту загального користування; європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг, підвищення ефективності державного управління; підвищення рівня безпеки транспортних процесів [8].

В той же час на інноваційні процеси митної справи в суднобудуванні Україні негативно впливає кризовий стан. Якщо в розвинутих країнах на митну справу витрачається 2–5% валового внутрішнього продукту, то в Україні при узаконеному фінансуванні на рівні 1% валового внутрішнього продукту обсяги фінансування в останні роки становили 0,4–0,5% [9]. Одним з найголовніших пріоритетів митної справи і суднобудівного розвитку України на сьогодні є розроблення моделі національної економіки, адекватної як українським традиціям, так і сучасним світовим тенденціям.

Існуюча науково-технологічна база України може стати однією з головних конкурентних переваг у боротьбі за місце в світовому економічному просторі. Державне регулювання інноваційної діяльності у суднобудівній галузі не тільки доцільно, але і вкрай необхідно. У перехідний період держава виконує функції регулятора і стимулятора інноваційної діяльності, що досягається за допомогою прямих і непрямих чинників митного супроводження. Таке регулювання властиве не тільки країнам, що розвиваються, але й розвинутим індустріальним країнам [10].

Інноваційна активність суднобудівних підприємств багато в чому визначає інвестиційний потенціал країни. Реалізація інноваційних проектів у сукупності з упорядкуванням правових відносин митного супроводження забезпечить формування сприятливого інвестиційного клімату в Україні, дасть можливість значно збільшити як зовнішні, так і внутрішні інвестиції та збільшити випуск продукції. Не менш важливим є й те, що, крім фінансового ефекту, участь України у світових глобальних проектах стимулює розвиток усіх супутніх галузей у найбільш перспективних напрямках, наприклад, транспортних мереж, інформаційних технологій, систем зв'язку і управління, сприяє розвитку нових форм організації науки і виробництва, якими в сучасних умовах є національні технопарки. Виходячи із світового досвіду зарубіжних аналогів, зрозуміло, що в Україні, як у сфері економіки, так і у сфері науково-дослідної діяльності, формуються умови для впровадження нової організаційно-правової форми розвитку економіки регіонів – технопарків як найбільш розвиненої форми об'єднання академічної науки та науки вищих навчальних закладів з промисловим виробництвом [11].

На сьогодні в Україні становлення технопаркових структур, в тому числі суднобудівних, проходить надзвичайно складно. Система фінансування технопаркових структур – найбільш слабе місце проектів їх створення і розвитку. Без залучення національного і міжнародного банківського капіталу, без державного субсидування, передусім на рівні місцевих органів влади, створення системи бюджетних і позабюджетних інноваційних фондів фінансування, а також системи кредитних гарантій з боку влади важко розраховувати на їх успішне функціонування. Вони потребують серйозної політичної, економічної і ділової підтримки, насамперед з боку влади, оскільки сприяють розв'язанню ряду питань, створення нових робочих місць, розв'язання екологічних проблем, розробку матеріалів, обладнання, технологій для напрямків міського господарства, спрощення митних процедур та ін. [12].

Правовою основою розвитку інноваційної діяльності у суднобудівній галузі України є система законодавчих і підзаконних актів, що регулюють різноманітні суспільні відносини в процесі життєвого циклу інновацій, а також створення і діяльності технопарків та інших інноваційних структур [13]. Сьогодні в Україні створена законодавча і нормативно-правова база організації і функціонування технопарків. Природно, досвід роботи перших україн-

ських технопарків повинен бути врахований при подальшому вдосконаленні законодавства цього напрямку [12]. Місією технопарку є стимулювання розвитку, деіндустріалізації, а також спрощення реалізації комерційних і промислових інновацій. Діяльність технопарку збагачує наукову і технічну культуру, створює робочі місця [14].

Світовий досвід свідчить: при всій неоднозначності результатів інноваційної діяльності у суднобудуванні, фінансування технопарків визнане однією з найбільш безпрограшних форм вкладення капіталу. Якщо вдається на вирішенні проблеми сконцентрувати зусилля банків, вчених і виробників, то реалізується він, як правило, з великим комерційним успіхом. Також до критеріїв ефективності діяльності технопарку відносяться самоокупність (самофінансування) і ступінь реалізації соціальних і економічних цілей [11].

Одним з основних критеріїв успіху технопарку у суднобудуванні є його фінансова життєздатність. Але якщо в технопарку немає декількох провідних, успішних фірм, відсутні певні пільги або дотації, він буде зазнавати фінансових труднощів протягом 5–10 років. Тому логічно починати з невеликих, але реальних проєктів, що дають швидкий результат. Їх успіх буде сприяти створенню необхідної фінансової бази технопарку [14].

В цілому запорукою успішної діяльності технопарку у суднобудуванні є наявність досконалого законодавства, достатньої матеріальної бази, фінансової підтримки, податкових пільг і пільгових кредитів. Програми і бізнес-плани діяльності технопарку необхідно розробляти мінімум на 10–15 років, тому що одержати істотні фінансові результати в більш короткий термін малоймовірно.

Організації і підприємства суднобудівної галузі, що входять до складу технопарку, зберігають за собою усі права юридичних осіб і діють відповідно до своїх статутів, угод про створення технопарку і чинного законодавства. Учасниками зазначеного технопарку, крім засновників, можуть бути й інші організації будь-якої форми власності, що працюють за пріоритетними напрямками технопарку, підписали установчу угоду і договір про взаємовідносини і надання технопарком відповідних послуг [12].

Висновки. Сьогодні Україна не має у своєму розпорядженні власних інвестиційних ресурсів, достатніх для форсованого проведення курсу інноваційно-конкурентного розвитку суднобудівної галузі. З огляду на це для конкурентоспроможного розвитку суднобудування було б доцільно створити діючу законодавчу базу, яка б забезпечувала стабільне митне супроводження, державну і приватну інвестиційні діяльності всіх бізнес-структур в інноваційній модернізації суднобудування і судноремонту та нові робочі місця.

Необхідне формування гнучкої системи державної підтримки інноваційного розвитку, зокрема, за рахунок утворення технологічних парків зі створенням та впровадженням у виробництво новітніх технологій.

Підвищення конкурентоспроможності вітчизняного судноремонту на світовому ринку можливо шляхом стимулювання впровадження новітніх технологій з активним використанням ліцензування.

Впровадити механізми лізингу для стимулювання інноваційної діяльності – реалізації продукції та послуг підприємств суднобудівної промисловості у системі господарських відносин суднобудування та судноремонту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Закон України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» від 16.07.1999 р. № 991-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.rada.gov.ua.
2. Федупова Л.І. Інноваційна економіка : [підручник] / Л.І. Федупова. – К. : Либідь, 2006. – 480 с.
3. Закон України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» від 16.07.1999 р. № 991-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.rada.gov.ua.
4. Великий Ю.В. Інноваційна політика держави в суднобудівній галузі / Ю.В. Великий // Економічний вісник Донбасу. – 2011. – № 1. – С. 194–196.
5. Наумов О.Б. Проблеми і перспективи розвитку суднобудування в Україні / О.Б. Наумов, Д.В. Пашко // Економічні науки. – 2011. – № 2. – С. 18–20.
6. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку : доповідь президента АСУ В.М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» 17.05.2006 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>.
7. Коссе Д.Д. Особливості правового режиму оподаткування суб'єктів спеціальних економічних зон в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://adminpravo.com.ua/index.php/2010-04-13-14-05-13/168-2010-12-20-11-33-23.html>.
8. Круглий стіл: Стан і перспективи розвитку України як морської держави [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://od.niss.gov.ua/articles/302/>.
9. Пушкар Т.А. Світовий досвід формування й розвитку мережевих і кластерних об'єднань / Т.А. Пушкар, В.Г. Федорова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : soskin.info/userfiles/file/2012/EC%2011_12.../Pushkar_Fedorova.doc.
10. Беник Н.Г. Обґрунтування доцільності створення суднобудівного-судноремонтного кластера в Україні / Н.Г. Беник [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurna/1/1.
11. Письменна К.С. Стан та тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221–228.
12. Хачатуров Е.Б. Сучасний стан митного супроводження суднобудівництва України: шляхи розвитку / Е.Б. Хачатуров // Митна справа. – 2012. – № 5. – С. 100–107.
13. Інноваційна діяльність технопарків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://do.gendocs.ru/docs/index-24248.html>.
14. Дослідження організаційно-економічних передумов створення технопарку «Суднобудування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.hgi.org.ua/dip_img-09/panasyk.php.