

ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ЗАСТОСУВАННЯ ТИМЧАСОВИХ СЕРВІСНИХ ЗОН У СУДНОБУДУВАННІ

LEGAL ASPECTS CREATION AND APPLICATION TEMPORARY SERVICE ZONES SHIPBUILDING

Хачатуров Е.Б.,

кандидат технічних наук, старший науковий співробітник,
проректор

Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова

Стаття присвячена висвітленню сутності вільних митних зон сервісного типу (ВМЗ СТ) морегосподарського комплексу, що відіграють у зовнішньоекономічній діяльності суднобудування і судноремонту велику роль як ефективний чинник підвищення конкурентоспроможності галузі. Метою їх створення є залучення прямих інвестицій шляхом підготування привабливого інвестиційного клімату.

Ключові слова: митна справа, митна територія, виробничі зони, суднобудівна галузь, вільні митні зони, вільні економічні зони, сервісні зони.

Статья посвящена определению сущности свободных таможенных зон сервисного типа морехозяйственного комплекса, которые играют во внешнеэкономической деятельности судостроения и судоремонта большую роль как эффективный фактор повышения конкурентоспособности отрасли. Целью их создания является привлечение прямых инвестиций путем создания благоприятного инвестиционного климата.

Ключевые слова: таможенное дело, таможенная территория, производственные зоны, судостроительная отрасль, свободные таможенные зоны, свободные экономические зоны, сервисные зоны.

Article is devoted to the nature free customs zones service type marine economic complex, as play in foreign economic activity shipbuilding and repairbuilding a large role as an effective factor in increasing the competitiveness of the industry. In addition, the purpose of their creation is to attract direct investment by creating a favorable investment climate.

Key words: customs, customs area, production zone, shipbuilding industry, customs free zones, free economic zones, the service zones.

Постановка проблеми. Собівартість продукції суднобудування та судноремонту залежить від вартості комплектуючих виробів і запасних частин, що постачаються із-за кордону. Вільні митні зони сервісного типу у значній мірі сприяють зниженню витрат на їх закупівлю. Для цього вкрай необхідно розробити правові механізми, які дозволили б створювати їх на підприємствах галузі.

Аналіз останніх наукових досліджень. Міжнародний досвід використання тимчасових сервісних зон аналізували такі вчені, як А.М. Басенко, Л.В. Крупа, Е.В. Додин, Д.Д. Коссе, В.В. Прокопенко, але комплексної розробки пропозицій щодо їх впровадження у суднобудівну галузь не проводилось.

Мета. Стаття присвячена дослідженню механізмів створення, розробці практичного застосування тимчасових сервісних зон у суднобудівній галузі.

Виклад основного матеріалу. Вільною або спеціальною економічною зоною називають частину території країни, на якій діють більш ліберальні, ніж на решті території закони, надаючи підприємствам певні податкові, митні, фінансові або адміністративні преференції. Під цією загальною назвою мається на увазі досить велика кількість різних функціональних типів:

- зони вільної торгівлі, що знаходяться за межами державної митної території;

- виробничі зони, в яких пільги надаються компаніям, зайнятим у певному секторі економіки;

- технологічні парки, в яких створюються найбільш сприятливі умови для реалізації інноваційних проектів та ін. [1].

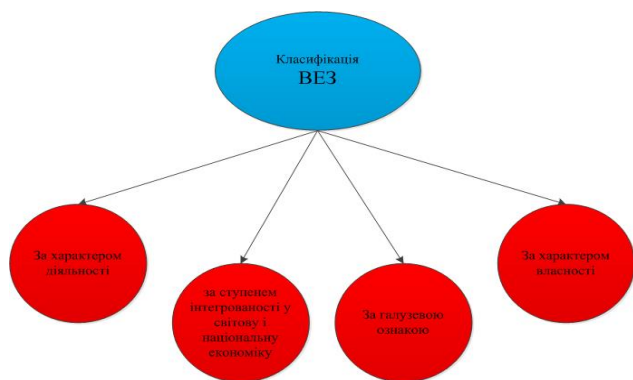
У середині 90-х років, слідуючи успішним прикладам інших країн, які розвиваються, в Україні почали створювати вільні економічні зони, що надають податкові та митні пільги розташованим в них підприємствам. Основною метою їх створення було залучення прямих інвестицій і розвиток регіонів шляхом створення привабливого інвестиційного клімату. Вільні митні зони сервісного типу (ВМЗ СТ) відіграють у ЗЕД суднобудування і судноремонту велику роль, як ефективний чинник підвищення конкурентоспроможності галузі.

З часу підписання в 1973 р. Кіотської конвенції, що визначає вільну економічну зону (ВЕЗ) як своєрідний зовнішньоторговельний анклав, де товари вважаються такими, що знаходяться за межами митної території. ВЕЗ отримали поширення в багатьох країнах, міжнародні корпорації розглядають їх як сприятливі території, де можна отримати надприбуток [2].

Класифікацію ВЕЗ здійснюють за 4 критеріями (мал. 1):

За характером діяльності виділяють:

1. Зони вільної торгівлі, які являють собою обмежені ділянки території, в межах якої встановлено пільговий режим господарської, зокрема зовнішньоекономічної діяльності. Виникли ще в XVII–XVIII ст., функції їх зводяться до ввезення, зберігання, сор-



Малюнок 1. Класифікація вільних економічних зон

тування, пакування і перевалці товарів. Іноді допускається незначна обробка іноземних товарів з метою їх подальшого реекспорту.

2. Експортно-виробничі або промислово-виробничі зони. Їх відносять до зон 2-го покоління, виникли в результаті еволюції торговельних зон, коли в них стали ввозити не тільки товари, але й капітал, займатися не тільки торгівлею, а й виробничою діяльністю. Промислово-виробничі зони створюються на території зі спеціальним митним режимом, де виробляється експортна чи імпортозаміщуюча продукція. Ці зони користуються істотними податковими та фінансовими пільгами.

3. Науково-промислові парки або техніко-впроваджувальні зони. Відносяться до зон 3-го покоління (70-80-і рр. XX ст.). У них концентруються національні та зарубіжні дослідні, проектні, науково-виробничі фірми, що користуються єдиною системою податкових і фінансових пільг. Найбільше число таких зон функціонує в США (технопарки), Японії (технополіси), Китаї (зони розвитку нової і високої технології). У них організовується розробка і випуск конкурентоспроможної наукомісткої продукції [3].

4. Сервісні економічні зони (СЕЗ), які являють собою території з пільговим режимом підприємницької діяльності для фірм, що надають різні фінансово-економічні, страхові та інші послуги. До числа сервісних зон відносяться офшорні зони (ОЗ) і податкові гавані (ПГ). Вони привертають підприємців сприятливим валютно-фінансовим, фіскальним режимом, високим рівнем банківської і комерційної таємниці, лояльністю державного регулювання. У цих зонах концентрується банківський, страховий бізнес, через них здійснюються експортно-імпортні операції, операції з нерухомістю, трастова і консалтингова діяльність. Податкові гавані відрізняються від ОЗ тим, що в них всі фірми (місцеві та іноземні) отримують податкові пільги на всі або деякі види діяльності [2].

Таким чином, СЕЗ утворилися із ВЕЗ згідно з класифікацією першого критерію, за характером діяльності, тобто історія СЕЗ почалася з пошуків інституційних інструментів (організаційно-правових форм і спеціальних фінансових режимів) вирішення проблеми забезпечення відкритості національних

економік для вільної міжнародної торгівлі, що підготували передумови для розвитку більш високих фаз процесу світової економічної інтеграції. Науковий підхід до формування сучасних СЕЗ став формуватися в кінці XVIII – початку XIX століття. Головна функція СЕЗ – включення відкритої економіки країни в систему світогосподарських зв'язків – активізувалася за допомогою зон другого покоління – експортно-виробничих зон, необхідність створення яких виникла в 60-х роках XX століття в рамках економічних стратегій країн, що розвиваються, які відчували потребу у стимулюванні промислового експорту, припливу іноземного капіталу для підвищення рівня зайнятості населення. Ще більше посилювало процес формування відкритості національних економік створення зон третього покоління – зон техніко-впроваджувального типу за рахунок збільшення потужності потоку транскордонного руху капіталу і технологій. У 90-х роках XX століття в світі функціонувало понад 7 тис. наукових парків, технополісів, інноваційних центрів та інших типів техніко-впроваджувальних зон [3].

Сьогодні розширення масштабів інтеграції у суднобудуванні відбувається в результаті створення сервісних зон, у тому числі офшорних зон, комплексних і міжнародних СЕЗ. Такі СЕЗ отримали назву зон четвертого покоління – СЕЗ інтеграційного типу. Вільна економічна зона сприймається як складноорганізована комплексна відтворювальна економічна система, що включає територіально-організаційну структуру, адміністративний апарат, систему податкових преференцій, сукупність підприємств-резидентів, що функціонують в ній. Механізми СЕЗ дозволяють створювати нові або відновлювати існуючі зв'язки між економічними суб'єктами на основі узгодження їх економічних інтересів, утворювати конкурентоспроможні чинники, брати участь у перерозподілі ресурсів світової економіки, згладжувати відставання у розвитку суміжних та супутніх галузей економіки, ефективно брати участь у міждержавній виробничій кооперації [4]. Створення нової виробничої інфраструктури в СЕЗ – сервісній зоні неминуче вносить в конкретну національну економіку невластиві їй способи виробництва, передусім пов'язані з формами підприємництва. У СЕЗ по-іншому, ніж на решті території країни, здійснюються фінансування та виробничо-збутова діяльність, економічні відносини у зв'язку з виробництвом і розподілом доданої вартості, створеної у СЕЗ. Ці відносини пов'язані з системою економічних стимулів (податкових, валютних, митних, грошово-кредитних та інших), які можуть бути визначені як навмисно видозмінені в порівнянні з провідними в даній країні [3]. При цьому митні правовідносини передбачають порядок отримання дозволу на відкриття ВМЗ СТ та наявність створення для товарів, що знаходяться у різних митних режимах, вільних митних зон [5].

При створенні спеціальних економічних зон 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 фірм і підприємств, що займаються цією діяльністю. Вибір одного з цих двох підходів залежить від конкретних завдань, які держава хоче вирішити при утворенні вільної економічної зони. Територіальний підхід дозволяє більшою мірою вирішити проблему розвитку якого-небудь регіону, а функціональний – проблему розвитку певних галузей. На практиці переважає територіальний підхід до навчання СЕЗ [2].

Створення вільних економічних зон у суднобудуванні може переслідувати різні цілі. Насамперед, залучення іноземних інвестицій використовуються для розширення виробництва товарів на експорт або імпортозамінних товарів. Такі виробництва розвиваються, як правило, на основі новітніх технологій. І в першому, і в другому випадку створення СЕЗ сприяє прискореному розвитку економіки, створення сучасної інфраструктури, підвищенню кваліфікації місцевих працівників і збільшенню припливу валютних засобів в країну [1].

Однак для залучення іноземних інвесторів недостатньо тільки проголошення певних пільг. Практика показує, що створення СЕЗ буде ефективним з економічної точки зору тільки тоді, коли є такі критерії:

1. Сприятливі географічні умови, тобто близькість до державного кордону, до основних міжнародних транспортних магістралей.

2. Наявність на території зони сучасної інфраструктури (електропостачання, водопостачання, телекомунікації і т. п.).

3. Наявність сприятливої соціальної інфраструктури (житла, що відповідає необхідним стандартам, дитячих садів, шкіл, лікарень тощо).

4. Наявність відносно дешевої, але кваліфікованої робочої сили.

5. Досить високий рівень забезпечення фінансовими послугами, зв'язок з міжнародними фінансовими ринками.

6. Ясність у законодавстві, широкі повноваження місцевої влади у сфері управління СЕЗ.

7. Загальна політична стабільність [6].

Приклади багатьох країн демонструють, що вільні економічні зони (ВЕЗ) можуть бути ефективним інструментом поліпшення бізнес-клімату, економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності країни. Після скасування пільг щодо ВЕЗ в Україні у 2005 р. велось багато дискусій про їх поновлення, а у зв'язку з масштабними проектами реформ в суднобудуванні тема стала ще більш акту-

альною. Чи потрібні зараз СЕЗ для стимулювання розвитку економіки України та окремих регіонів? Це питання вимагає серйозного обговорення, оскільки і український, і світовий досвід демонструє, що цей інструмент може сприяти як позитивним змінам, так і призвести до негативних наслідків. Прихильники ВЕЗ вважають, що подібні зони, будучи тимчасовими проектами, можуть використовуватися для апробації реформ в області регуляторної політики, оподаткування і полегшення ведення бізнесу в цілому. Для того щоб оцінити ефективність таких реформ у суднобудуванні, набагато простіше і менш ризиковано проводити їх на невеликій території, аніж змінювати законодавство всієї країни [7].

Держава може стимулювати розвиток суднобудування, надаючи пільги компаніям, зайнятим у такій області. Надання вигідних умов для ведення бізнесу за вже наявної в країні кваліфікованої і відносно недорогої робочої сили зможе залучити інвесторів у галузь. Таким же чином, створюючи ВЕЗ на базі регіональних або галузевих кластерів, можна реалізувати програму регіонального розвитку в країні [4].

Режим спеціальної митної зони на території СЕЗ вводиться з дня затвердження Державною митною службою України акта прийому-передачі в експлуатацію об'єктів митної інфраструктури. Організація робіт з облаштування митної інфраструктури й огороження зон, а також їх фінансування здійснюються органом господарського розвитку і управління зони [8].

Висновки. На підставі вищевикладеного можна зробити наступні висновки:

1. Вільні митні зони сервісного типу створюються з метою забезпечення вільної діяльності підприємств суднобудівної галузі – залучення іноземних інвесторів спрощенням митних формальностей. Відкриття вільних митних зон сервісного типу здійснюються у відповідності з главою 62 МКУ.

2. Пріоритетними напрямками діяльності ВМЗ СТ у суднобудівній галузі є будівництво, ремонт і модернізація суден різноманітного призначення. Взаємовідносини власника (утримувача) ВМЗ СТ з власниками товару (запасні частини, комплектуючі та ін.) визначаються договорами.

3. ВМЗ СТ можуть створюватися на території суднобудівного заводу і надавати нові шляхи забезпечення конкурентоспроможності продукції суднобудівної галузі. Існування ВМЗ СТ на суднобудівних заводах України сприяє поширенню масштабів інтеграції суміжних галузей промисловості, що приймають участь в розробці, будівництві і експлуатації суден.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Фролова Т.А. Мировая экономика : конспект лекцій / Т.А. Фролова. – Таганрог : ТРТУ, 2005. – 288 с.
2. Щербина В.С. Господарське право України : навч. посібник. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 384 с.
3. Інвестування : навчальний посібник / О.Д. Данілов, Г.М. Івашина, О.Г. Чумаченко. – Ірпінь, 2001. – 377 с.
4. Басенко А.М. Свободные экономические зоны в механизме интеграции национальной экономики в систему мирохозяйственных связей : монография. – Ростов н/Д, 2002. – С. 114.
5. Митний кодекс України 2012 р. : станом на 01.01.2014 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/nn> – офіційний веб-сайт Верховної ради України.

6. Мировая экономика Свободные (специальные) экономические зоны [Электронный ресурс]. – Режим доступа до сайту : <http://www.market-pages.ru/mirec/26.html>.

7. Специальные экономические зоны необходимы для повышения конкурентоспособности Украины – [Электронный ресурс]. – Режим доступа до сайту : http://www.feg.org.ua/ru/cms/projects/debaty/special_economic_zones.html.

8. Коссе Д.Д. Особливості правового режиму оподаткування суб'єктів спеціальних економічних зон в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступа до сайту : <http://adminpravo.com.ua/index.php/2010-04-13-14-05-13/168-2010-12-20-11-33-23.html>.