

**АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ ТЕОРІЇ МИТНОГО ПРАВА  
ТА ПРАКТИКИ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ  
МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ**

УДК 339.543

**Хачатуров Е. Б.**, проректор Національного університету  
кораблебудування ім.адм. Макарова, к.т.н., с.н.с.

**Адміністративно-правові чинники митного  
супроводження та засади інноваційного державного  
управління господарською діяльністю  
суднобудування України**

У статті розглядається ситуація, яка сформувалася в суднобудуванні за останні роки, створення кластерів-різновидів кооперації, значення митного супроводження і забезпечення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання в цьому секторі економіки, розробка і впровадження інноваційних методів адміністративно-правового регулювання митного оформлення комплектуючих і запасних частин, що постачаються на територію України із-за кордону для будівництва і ремонту суден.

**Ключові слова:** суднобудування, інноваційне забезпечення, кластеризація підприємств, ефективність кластеризації, митне супроводження, митне оформлення.

В статье рассматривается ситуация, которая сформировалась в судостроении за последние годы, создание кластеров-разновидностей кооперации, значение таможенного сопровождения и обеспечение внешне-экономической деятельности субъектов хозяйствования в этом секторе экономики, разработка и внедрение инновационных методов административно-правового регулирования таможенного оформления комплектующих и запасных частей, поставляемых на территорию Украины из-за границы для строительства и ремонта судов.

**Ключевые слова:** судостроение, инновационное обеспечение, кластеризация предприятий, эффективность кластеризации, таможенное сопровождение, таможенное оформление.

The article deals with the situation, which was formed in shipbuilding over the last years, clustering-species cooperation, the importance of customs supervision and support of foreign business entities in this sector of the economy, development and implementation of innovative methods of administrative and legal regulation of customs registration of components and spare parts supplied on the territory of Ukraine from abroad for the construction and repair of ships.

**Key words:** shipbuilding, innovative software, clustering businesses, the effectiveness of clustering, customs escorts, customs clearance.

**Актуальність.** Створення цілісних виробничих комплексів в суднобудуванні в обмін звичайних форм кооперування дозволяє отримати синергетичний ефект від спільної діяльності галузевих підприємств. При митному оформленні їх зовнішньоекономічної діяльності з використанням удосконалених митних процедур сприяє підвищенню конкурентоспроможності виробництва.

**Метою** цієї статті є дослідження стану суднобудівної галузі, вивчення міжнародного досвіду підтримки і її розвитку шляхом кластеризації підприємств, розробка і впровадження методів адміністративно-правового регулювання мит-

ного оформлення в суднобудуванні для підвищення конкурентоспроможності продукції, що випускається.

**Виклад основного матеріалу.** Правовий режим пов'язує воедино цілісний комплекс правових засобів у відповідності зі способами правового регулювання (дозволом, заборонаю і зобов'язуванням), його типами (загальнодозвільним та дозвільним), методами - централізованим, імперативним, диспозитивним, використанням публічно-правових або приватноправових заходів регулювання поведінки [1].

Слід відмітити, що надзвичайно важливе значення митного супроводження, що визначається законами, підзаконними, нормативними актами в суднобудуванні є: його відповідність реальним потребам суднобудівної галузі; вірність визначення потреби в правовому регулюванні; ясність, чіткість, доступність правових норм, їх систематизація та ін. Для того, щоб досягти цього, необхідно мати належним чином організований нормотворчий процес митного супроводження суднобудування. Тобто, налагодження такого процесу є одним з визначальних правових чинників митного супроводження, що позитивно впливають на рівень конкурентоспроможності суднобудівної галузі [2].

Сучасний стан митного супроводження суднобудування залежить від розвитку економіки України, що характеризується її неконкуренто-спроможністю, яка стала особливо очевидною в умовах світової фінансово-економічної кризи. Позитивна цінова кон'юнктура на світовому ринку сприяла тому, що в економіці України практично жодних структурних змін не відбувалося, а заходи по її модернізації навіть в експортних галузях проводилися вкрай не ефективно. Про це свідчить відсутність у більшості суднобудівників інноваційної стратегії розвитку [3].

Суднобудівні підприємства інвестували недостатні фінансові кошти в забезпечення високого рівня інноваційного оновлення і диверсифікації свого виробництва, що затримувало підвищення конкурентоспроможності продукції суднобудування і знижувало запас її міцності, особливо в умовах цінової нестабільності [4].

При цьому, в підвищенні конкурентоспроможності галузі особливо роль повинна зіграти інноваційна політика держави, яка буде заснована на інтеграції можливостей застосування високих технологій і використання кваліфікованого трудового потенціалу у суднобудівних підприємствах [5]. І як свідчить міжнародний досвід інноваційного розвитку, основним конкурентоздатним напрямом інноваційного нарощування може стати концентрація капіталовкладень [6].

Тому, проблема інноваційного забезпечення 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 країни з метою підвищення її конкурентоспроможності [7].

Світовий досвід свідчить, що в умовах глобалізації така високотехнологічна галузь, як суднобудівна промисловість, найуспішніше розвивається на основі регіональних інноваційно-промислових кластерів. За останнє десятиріччя у багатьох країнах на зміну традиційній галузевій формі організації бізнесу прийшли кластери — неформальні об'єднання великих лідируючих компаній з необмеженим числом малих і середніх підприємств, технологічних центрів, проектно-конструкторських фірм, споріднених ринкових інститутів і споживачів, що взає-

модіють один з одним в межах єдиного ланцюжка створення вартості, розташованих на порівняно невеликій відстані один від одного в одному регіоні. Ці об'єднання здійснюють спільну діяльність в процесі виробництва, постачання і експлуатації продукції певного типу та виконання послуг. Кластеризація дозволяє сформувати комплексний підхід до державної політики розвитку країни та її регіонів з урахуванням потенціалу економічних суб'єктів [8].

Прикладом ефективної модернізації суднобудування на кластерній основі є розвиток морської індустрії Південної Кореї, Китаю, Японії, В'єтнаму, які сьогодні є світовими лідерами з основних напрямів суднобудування [9].

Сучасне суднобудування є тепер однією з найбільш динамічно працюючих галузей світової економіки. Проте, на жаль, реальний стан справ в суднобудуванні України не відповідає світовим показникам розвитку цієї галузі. Якщо на час отримання Україною незалежності в 1991 р. на підприємствах суднобудівної галузі працювало 270 тис. людей, то тепер залишилось близько 50 тис. людей. При цьому важливо врахувати, що кожне нове робоче місце цього сектору суднобудування супроводжується створенням 3-5 робочих місць в суміжних галузях (металургії, машино-, приладобудуванні, ін.). Сучасна економічна ситуація в Україні стримує розвиток галузі, що проявляється, як у відсутності чітко сформульованої стратегії розвитку українського суднобудування, так і у відсутності фінансового капіталу і раціонального державного управління [10].

В умовах жорсткої конкуренції на світових ринках українським суднобудівельним підприємствам треба терміново впроваджувати інновації, вдосконалювати організацію, технологію виробництва суден, знайти можливості оптимізації цінової політики. Але до цього часу все це не зроблено. Тому гальмується повноцінний розвиток українського суднобудування, як інноваційної системи, що складається з суднобудівних заводів [11].

Модернізація підприємств в сучасних умовах реалізується за допомогою держави і визначає свої пріоритети та напрями, як всієї системи підприємств, так і окремих та продуктивних комплексів і галузей. В даний час існує потреба у визначенні та реалізації пріоритетів розвитку промислового комплексу, на яких будуть зосереджені зусилля держави та бізнесу, що згодом визначать конкурентоспроможність і ефективність економіки на етапах розвитку. Одним з найважливіших напрямів модернізації промисловості є її розвиток на основі кластеризації [12].

Головна відмінна риса кластера - інноваційна орієнтованість. Інновація - родзинка кластеру. Спираючись на прориви в науково-технологічній сфері і інтелектуалізацію основних факторів виробництва розвинені країни, які взяли на озброєння політику кластеризації своїх економік, змогли забезпечити приріст валового внутрішнього продукту в діапазоні від 75 до 90%. Інша особливість кластера - просторова схильність. В умовах посилення конкуренції між країнами і регіонами за інвестиції та розміщення найбільш перспективних видів діяльності на своїй території стало очевидно, що унікальні конкурентні переваги формуються не так на національному рівні, а на рівні конкретних бізнесів, що функціонують на території регіонів, де висока концентрація взаємопов'язаних галузей [13].

Ефективність кластерного підходу визначається також тим, що долається вузькогалузеве бачення економіки регіону. На відміну від галузевого підходу, по суті деформуючого конкуренцію за рахунок лобювання інтересів окремої галузі або

компанії і, як наслідок, «перетікання» вигод в одну з галузей, кластеризація дозволяє сформувати комплексний погляд на державну політику розвитку регіону з урахуванням потенціалу регіональних економічних суб'єктів. У кінцевому підсумку розвиток економіки регіонів по шляху кластеризації дозволяє в першу чергу збільшити приплив капіталів і технологій, прямих інвестицій, які приносять в регіон крім фінансових засобів і нові технології, і інтелектуальні ресурси, і управлінські навички, і всесвітньо відомі торгові марки [12].

Останнім часом кластерна політика суднобудівної галузі стала широко обговорюватися в рамках Організації економічного співробітництва та розвитку, Світової організації торгівлі. Особливу увагу приділяє їй Євросоюз, який розглядає кластерну політику в якості ключового інструменту підвищення інноваційного потенціалу та конкурентоспроможності країн, які входять до нього. Зокрема, взято курс на формування загальноєвропейської моделі, яка буде стимулювати і доповнювати національні та регіональні ініціативи, включаючи розвиток кооперації між кластерами [14].

Таким чином, суднобудівний кластер - це спільнота економічно і тісно пов'язаних та близько розташованих фірм суміжного профілю, взаємно сприяючих загальному розвитку, росту конкурентоспроможності один одного. Переважно це неформальні об'єднання великих лідируючих фірм з безліччю середніх і малих підприємств, творців технологій, сполучних ринкових інститутів і споживачів, що взаємодіють один з одним у рамках єдиного ланцюжка створення вартості судна, зосереджених на обмеженій території і здійснюють спільну діяльність у процесі його виробництва і постачання певного типу комплектуючих та запчастин. Роль великого бізнесу в процесі утворення кластерів у суднобудівній галузі полягає в залученні малих і середніх підприємств для налагодження виробництва на основі тісної кооперації і субконтрактаційних зв'язків при активній, діловій і інформаційній взаємодії. Це сприяє розвитку всіх учасників кластера і забезпечує їм конкурентні переваги в порівнянні з іншими відокремленими суднобудівними підприємствами, що не мають настільки міцних взаємозв'язків [13].

Тому, головним напрямком державної політики з підвищення національної конкурентоспроможності суднобудування повинно бути створення кластеру, що сприятиме швидкому розвитку промисловості та підвищенню макро- та мікропоказників. Це допоможе підняти рівень малого та середнього бізнесу, як основного важеля підприємництва та підвищення зайнятості населення [9].

Нові відносини всередині кластера стимулюють інноваційну діяльність, сприяють розвитку прогресивних технологій і вдосконаленню всіх етапів спільної економічної діяльності. Відбувається вільний обмін інформацією та швидке поширення нововведення по каналах постачальників або споживачів, що мають контакти з численними конкурентами. Взаємозв'язки усередині кластера ведуть до розробки нових шляхів у набутті конкурентних переваг і породжують абсолютно нові можливості. Безліч підприємств у складі кластера в процесі розвитку взаємодії та зближення інтересів поступово долають роз'єднаність, інертність і замкнутість на внутрішніх проблемах, що благотворно впливає на зростання їх технічного рівня та конкурентоспроможності [15].

Наявність кластерів у суднобудуванні дозволить галузі розвивати і підтримувати свої конкурентні переваги, не поступаючись, навіть, технічно розвиненим країнам. Усі суднобудівні підприємства з кластера здійснюють інвестиції в

спеціалізовані дослідження, у розвиток споріднених технологій, в інформацію, у розвиток інфраструктури і в людські ресурси, що надає синергетичний ефект і дозволяє малому підприємству вистояти в загостреній конкурентній боротьбі на глобалізованих ринках. У рамках держави суднобудівні кластери виконують роль точок зростання внутрішнього ринку і забезпечують просування вироблених ними товарів і послуг на міжнародні ринки. Будучи точками економічного зростання, кластери стають об'єктом великих капіталовкладень, на яких зосереджено пильну увагу уряду і органів місцевого самоврядування [12].

**Висновки.** Враховуючи вищенаведене доцільно запропонувати певні заходи державного управління, які мають на меті сприяти інноваційно-правовому забезпеченню та підвищенню ефективності діяльності суднобудування:

1. Послідовно реформувати суднобудівну галузь шляхом створення державно-господарських, науково-виробничих об'єднань (кластерів, технопарків, корпорацій) з залученням науково-дослідницьких і дослідницько-конструкторських установ і організацій.

2. Впроваджувати високі технології у виробничі процеси суднобудування і суміжні галузі — суднове машинобудування, морське приладобудування та залучати висококваліфікований кадровий потенціал.

3. Адаптувати українське законодавство до законодавства ЄС у частині міжнародних стандартів, технічних і екологічних вимог для забезпечення інтеграції вітчизняного суднобудування у Європейське.

4. Удосконалення нормативно-правової бази в частині стимулювання розвитку суднобудування та спрощення митних процедур при постачанні товарів із-за кордону для галузі.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Большой юридический словарь [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://slovari.yandex.ru/~книги/Элементарные%20>
2. Чинники та заходи, що впливають на рівень законності в суспільстві [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ua.textreferat.com/referat-6872-5.html>
3. Хачатуров Е. Б. Сучасний стан митного супроводження судно будівництва України: шляхи розвитку / Е. Б. Хачатуров // Науково-аналітичний журнал «Митна справа». — 2012. - № 5. - С. 100-107.
4. Белейченко О. Г. Чинники впливу на конкурентоспроможність економіки / О. Г. Белейченко // Економіка та держава, 2009. № 7. — С. 33–39
5. Попова В. Конкурентоспроможність економіки України: джерела формування та соціальні наслідки / В. Попова // Економіка України, 2008. — № 8. — С. 4–9.
6. Лобас І. В. Порівняльна характеристика інноваційно-інвестиційних підходів до реалізації економічної політики в зарубіжних країнах / І. В. Лобас // Економіка та держава, 2009. — № 8. — С. 65–70.
7. Дименко Р. А. Інноваційна складова конкурентних стратегій національного господарства / Р. А. Дименко // Актуальні проблеми економіки, 2008. — № 7 (85). — С. 24–30.
8. Хачатуров Е. Б. Стан і тенденції розвитку суднобудування: митне супроводження / Е. Б. Хачатуров // Електронне фахове видання Ужгородського національного університету «Порівняльне право», 2014. - № 4. — С. 142-145.
9. Кластери суднобудування [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterezacii>
10. Хачатуров Е. Б. Роль і місце суднобудування в системі соціально-економічного розвитку України /

Е. Б. Ханатуров, Д. О. Нікіша // Науково-аналітичний журнал «Митна справа», 2013. - № 4 (88). – С. 101-107.

11. Суднобудування України відроджується [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://wartime.org.ua/3584-sudnobuduvannya-ukrayini-vdrodzhuyetsya>.

12. Никитина Н. В. Модернизация промышленности на основе кластеризации [Електронний ресурс] / Н. В. Никитина. - Режим доступу: <http://www.be5.biz/ekonomika1/r2009/2396.htm>

13. Что такое кластер [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.genon.ru/GetAnswer.aspx?qid=2bd11ac0-fff3-459d-9e33-f0b273688741>

14. Пушкарь Т. А. Світовий досвід формування й розвитку мережевих і кластерних об'єднань / Т. А. Пушкарь, В. Г. Федорова. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: [soskin.info/userfiles/file/2012/EC%2011\\_12.../Pushkar\\_Fedorova.doc](http://soskin.info/userfiles/file/2012/EC%2011_12.../Pushkar_Fedorova.doc)

15. Беник Н. Г. Обґрунтування доцільності створення суднобудівного-судноремонтного кластера в Україні [Електронний ресурс] / Н. Г. Беник. - Режим доступу: [www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurna1/13](http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurna1/13)

УДК 342.951 : 343.575

**Авдєєв О. Р.**, здобувач кафедри морського та митного права НУ «ОЮА»

### **Контрольована поставка наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів: генеза правового забезпечення та наукових поглядів**

Стаття присвячена аналізу нормативно-правового забезпечення та проведених наукових досліджень контрольованої поставки наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів. Автор доходить висновку, що визначення поняття «контрольована поставка», закріплене у Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин 1988 р., було згодом запозичено як актами національного законодавства України, так й пізнішими міжнародними (у т.ч. регіональними) угодами. Проведений аналіз наукових розробок у сфері визначення сутності та поняття «контрольована поставка» засвідчив наявність трьох різних груп теоретичних підходів до його визначення. Пропонується авторське визначення поняття «контрольована поставка наркотичних засобів, психотропних речовин їх аналогів та прекурсорів».

**Ключові слова:** контрабанда, контрольована поставка, наркотичні засоби, психотропні речовина, міжнародне співробітництво у боротьбі з контрабандою.

Статья посвящена анализу нормативно-правового обеспечения и проведенных научных исследований контролируемой поставки наркотических средств, психотропных веществ и прекурсоров. Автор приходит к выводу о том, что определение понятия «контролируемая поставка», закрепленное в Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г., было впоследствии заимствовано как актами национального законодательства Украины, так и более поздними международными (в т.ч. региональными) соглашениями. Проведенный анализ научных разработок в сфере определения сущности и понятия «контролируемая поставка» показал наличие трех различных групп теоретических подходов к его определению. Предлагается авторское определение понятия «контролируемая поставка наркотических средств, психотропных веществ их аналогов и прекурсоров».

**Ключевые слова:** контрабанда, контролируемая поставка, наркотические средства, психотропные вещества, международное сотрудничество в борьбе с контрабандой.

The article is dedicated to the analysis of the normatively – legal support and the conducted scientific