

УДК 347.79

Е. Б. Хачатуров, кандидат технічних наук,
проректор Національного університету
кораблебудування ім. адмірала Макарова

СТАНОВЛЕННЯ ТА ЗМІСТ МИТНОЇ СПРАВИ У ВІТЧИЗНЯНОМУ СУДНОБУДУВАННІ

Митно-тарифні відносини почалися зі стягнення плати за пересування товарів через чужу територію й поступово перетворились із розвитком торговельних відносин у стягнення податків – митних платежів. Головними транспортними засобами тоді вже були судна. Спочатку їх будували з власних матеріалів, а з розвитком науково-технічного прогресу настала потреба постачання з-за кордону запасних частин і комплектуючих. У свою чергу, це призвело до появи митних взаємовідносин та процедур.

Ключові слова: історія становлення; митні відносини; митні процедури; сплата данини; митні органи; митне оформлення; суднобудівна промисловість.

Таможенно-тарифные отношения начались из взывания платы за передвижение товаров через чужую территорию и постепенно превратились с развитием торговых отношений во взывание налогов – таможенных платежей. Главными транспортными средствами тогда уже были суда. Сначала их строили из собственных материалов, а с развитием научно-технического прогресса наступила потребность поставки из-за границы запасных частей и комплектующих. В свою очередь, это привело к появлению таможенных взаимоотношений и процедур.

Ключевые слова: история становления; таможенные отношения; таможенные процедуры; уплата дани; таможенные органы; таможенное оформление; судостроительная промышленность.

Custom-tariffs relationship began collecting fees from the movement of goods through foreign territory and gradually evolved with the development of trade relations in the collection of taxes – customs duties. The main means of transport then there were the ship. First, they were built from their own materials, and with the development of scientific and technological progress has come the need for supplies from abroad spare parts and components, in turn, led to the emergence of relationships and customs procedures.

Key words: history of the establishment; customs relations; customs procedures; payment of tribute; customs organ; customs clearance; shipbuilding industry.

Постановка проблеми. Питання організації митної справи незалежної України ще досі не вирішено. Особливу увагу слід приділити вдосконаленню митних формальностей у суднобудівній галузі, яка є важливим фактором вітчизняної економіки. Але це потребує більш глибокого вивчення змісту й механізмів виконання митних формальностей у суднобудуванні та судноремонті під час зовнішньоекономічної діяльності.

Аналіз останніх досліджень. Одним із перших учених, що звернув увагу на необхідність удосконалення митних формальностей у суднобудівній галузі, є С. В. Додін. Ці питання також опрацьовували С. А. Кузнецов, К. С. Письменна, П. В. Пашко. Вони відобразили можливі напрямки вирішення цих складних питань.

© Е. Б. Хачатуров, 2014

Мета статті – дослідження питань можливої лібералізації, спрощення митних формальностей у суднобудівній галузі під час забезпечення запасними частинами та комплектуючими, що виробляються за кордоном, суден, що будуються або ремонтуються на вітчизняних верфях.

Виклад основного матеріалу. Історія розвитку митної системи в Україні починається з IV–V ст. до н. е., коли в містах Причорномор'я почалося стягнення податків за переміщення товарів через чужу територію. З появою скіфської держави на початку VII ст. до н. е. митно-тарифні відносини отримали новий імпульс розвитку у зв'язку з установами торговельних відносин скіфів з Ольвією, Херсонесом та іншими містами. Традиційними товарами торгівлі скіфів з грецькими колоніями на Чорноморському узбережжі довго залишалися зерно, хутра, мед тощо [1].

З появою та розвитком Київської Русі (IX–XII ст.), де основними джерелами фінансування були сплата данини, плата за судочинство, штрафи й мито, митно-тарифні відносини набрали характеру системності. Тому більшість дослідників митних відносин схиляються до того, що зародки митної системи в Україні з'явилися в даний період. Заморська торгівля становила підґрунтя економічної системи Київської Русі, оскільки один із найбільших світових товаропотоків “із варяг у греки” проходив через Київ по Дніпру, перетинав Чорне море і закінчувався в Константинополі – центрі торгівлі. Каравани різноманітних суден з величезним асортиментом товарів безперервно борознили водні простори Київської Русі. Невипадково, що однією з перших угод, укладених князем Олегом, була угода з Візантією (911 р.), за якою купцям з Київської Русі створювалися надзвичайно сприятливі умови: “... и да творять куплю, яко же им надобе, не платяче мыта ни в чем же”. Таким чином, у Київській Русі мито означало податок, що сплачувався за перевезення товарів, перегін худоби через кордони певних територій. Існувало мито “сухе” – за сухопутне перевезення товарів і “водяне” – за перевезення товарів водою [2].

Поняття митниці стосувалось митних дворів, застав зі збору тамги (мита). Митна грамота дозволяла особі, общині, монастирю запроваджувати від свого імені торги. Так, митниця, або митні двори, в Київській Русі стали одним із органів публічної влади держави.

Основними функціями їх були:

- нанесення клейма на товари (тим самим держава брала на себе відповідальність за якість товарів, допущених до публічних торгів);
- стягнення збору за допуск даного товару до продажу на внутрішньому ринку;
- здійснення митного контролю за товарами, що надходять з-за кордону, і товарами, що вивозяться за кордон. Така ж митна процедура відбувалася й на судах, які заходили з товарами до портів [1].

З початком періоду занепаду Київської Русі, спричиненого міжнародними війнами (друга половина XI ст.), став домінувати принцип “каждый да держит вотчину свою”, започаткований на Любечському з'їзді князів у 1097 р., тобто кожен став проводити індивідуальну митну політику, яка відповідала його інтересам. Створювалися митні застави на кордонах князівських вотчин, на яких купці повинні були сплачувати відповідні податки, а то й просто побори, основні з яких – проїзне й торгове мито. Слід зазначити, що аналогічні процеси відбувались і в Західній Європі, де подрібнення феодальних монархій призвело до створення великої кількості митних застав, які перешкоджали розвитку зовнішньоекономічних відносин. Мито за своєю економічною суттю виконувало функції не стільки податку, скільки побору, бо сплачувалось не з товару, а з людей за право в'їзду на дану територію [2].

З початком Першої світової війни українські землі, що входили до складу ворогуючих імперій, припинили митні операції, характерні для мирного часу. Відновлення їх відбулось

у ході відродження української державності, чільним атрибутом якої стало заснування самостійного митного відомства.

З проголошенням УНР IV Універсалу Центральної Ради незалежна держава почала новий етап становлення митної системи. В Універсалі зазначалось: “Однині Народна Українська Республіка бере в свої руки найважливіші галузі торгівлі і всі доходи з неї повертатиме на користь народу. Торг товарами, які будуть привозитись з-за кордону і вивозитись за кордон, буде вести сама держава наша”. Тому “з метою захисту держави від спроб безмитного ввозу іноземних товарів, а рівно й вивозу тих українських виготувань землі і промисловості, які за уявленням економічного характеру можуть підпадати під обмежені норми”, було вирішено встановити тимчасовий митний нагляд у кордонних пунктах: Радзивиліві, Волочиську, Гусятині, Новоселиці, Збаражі й на ст. Брест-Литовськ [3].

Тимчасовий митний нагляд до відпрацювання нового митного статуту здійснювався згідно з вимогами Митного статуту й інших нормативних актів, виданих до 27 жовтня 1917 р., а також загального митного тарифу 1903 р. і конвенційних угод Росії, Німеччини, Австро-Угорщини 1894, 1904, 1906 рр. Митні операції обмежувалися перепусткою через кордон пасажирів з їхніми речами, серед яких мита підлягали сплаті, але не в товарному вигляді, випускалися (без таврування) після вирахування зборів: прийманням до огляду всіх іноземних вантажів і поштових відправлень, що прибували з-за кордону і переадресовувалися транзитом до Одеси, Києва чи Харкова.

У “Проекті Урядової комісії з вироблення Конституції Української Держави” зазначалося: “Всі міжнародні торговельні й митні умови, міжнародні умови, що накладають маєткові тягарі на державу або на громадян держави ... набувають чинності тільки за згодою Державного Сейму”. Пізніше ідея про необхідність державного контролю над митною системою України знайшла відображення у проекті Конституції УНР, у десятому параграфі якої зазначалось: “До компетенції Федерально-Державної Організації належать такі справи: ... митна та карантійна справа. Торгові склади” [4].

Питання організації митної справи України після державного перевороту 1918 р. вирішував також її уряд, який для організації роботи щодо зміцнення фінансової бази країни створив у складі Міністерства фінансів Департамент митних зборів. За рішенням гетьмана Павла Скоропадського було організовано Корпус прикордонної варті, якому доручалося виконання не тільки функцій охорони кордону України, але й окремих митних функцій. У цей період укладено угоду між Україною та Росією, відповідно до якої на митному кордоні між державами почали діяти митні пости Харківської митниці.

Також було підписано протокол економічного договору між Українською Державою, з одного боку, і Німеччиною та Австро-Угорщиною – з іншого. У додатку до протоколу, який містив розділ “Угода про мито”, поряд із регулюванням нарахування й сплати мита в торгових відносинах сторін передбачалось таке: “Укладаючи договір, сторони приступлять негайно до спільних переговорів, щоби в інтересах товарообміну між обома державами впровадити спрощення і полегшення українських митних формальностей”.

Структура митної системи України складалася з 49 митних установ. Залежно від значення й обсягу роботи вони розподілялися на 21 митницю: першого класу першого ряду – Одеська, першого класу другого ряду – Київська і Харківська, першого класу третього ряду – Волочиська, Радзивилівська, Маневицька (Повурівська) і Голобська (Рожицька), першого класу четвертого ряду – Новоселицька, Миколаївська, Маріупольська, Унгенська, Луцька, Лунінська. Другого класу – Бердянська, Луганська, Херсонська, Ізмаїльська, Ренійська, Томашівська, Гусятинська, Ісаківська, Долгбичевська та 26 митних застав і 2 митних пости [5].

Таким чином, можна зробити висновок, що уряди, які існували в цей короткий період української державності, з глибоким розумінням ставилися до проблеми створення митної системи, але для реалізації проектів їм не вистачило часу. Протягом 1918–1920 рр., коли майже на всій території України розгорнулися бойові дії, міжнародні торговельні операції були практично припинені. За таких умов існування митних інституцій втрачало будь-який сенс. Їх відновлення відбувалося вже за часів Радянської України.

З метою розвитку національного виробництва продукції і послуг у суднобудуванні митне законодавство встановлює різні умови переміщення через митний кордон товарів і предметів, які реалізуються через застосування певних митних режимів.

Митний режим – це сукупність норм, що встановлені законами з питань митної справи й залежно від заявленої мети переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України визначають порядок такого переміщення та обсяг митних процедур, які при цьому здійснюються.

Важливим питанням є розгляд особливостей митного оформлення в суднобудуванні та оподаткування зовнішньоторговельних операцій, оскільки митне оформлення – це сукупність дій, пов'язаних із пропуском в Україну чи за її межі (в тому числі за умов тимчасового ввезення чи тимчасового вивезення) товарів, майна та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України. При цьому під товарами розуміють будь-яку переміщувану через митний кордон України продукцію, в тому числі продукцію, на яку поширюються права інтелектуальної власності, послуги, роботи, які є об'єктом купівлі-продажу або обміну [6].

Митне оформлення – це сукупність дій, пов'язаних із пропуском в Україну чи за її межі (в тому числі за умов тимчасового ввезення чи тимчасового вивезення) товарів, майна та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, а митні формальності – це сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами й митними органами з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи [7].

Засади митної справи у суднобудуванні, в тому числі розміри податків і зборів та умови митного обкладання, спеціальні митні зони й митні режими на території України, перелік товарів, експорт, імпорт і транзит яких через територію України забороняється, визначаються виключно законами України та Митним кодексом.

Для забезпечення здійснення митними органами митного контролю у суднобудуванні за товарами, що переміщуються через митний кордон України, проведення заходів, пов'язаних із виявленням, відверненням і припиненням контрабанди та порушень митних правил, у пунктах пропуску на митному кордоні України, в межах прикордонної смуги на державному кордоні України, у морських і річкових портах, аеропортах, на залізничних станціях, на територіях підприємств, спеціальних митних зон, а також в інших місцях, визначених митними органами, створюються зони митного контролю, тобто місця митного оформлення [8].

Щоб перевірити законність переміщення через митний кордон України товарів для суднобудування і судноремонту митний орган має право на проведення огляду цих товарів. Переогляд товарів може бути здійснено за рішенням керівника митного органу або його заступника, якщо є підстави вважати, що зазначені товари переміщуються через митний кордон України з порушенням норм Митного кодексу та інших законів України з питань митної справи. Огляд та переогляд товарів здійснюються тільки у присутності особи, яка їх переміщує через митний кордон України чи зберігає під митним контролем. Метою митного оформлення є засвідчення відомостей, одержаних під час митного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України, та оформлення результатів такого контролю, а також статистичного обліку ввезення на митну територію України, вивезення за її межі і транзиту через її територію товарів [9].

Відповідно до наказу Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 631 передбачено порядок виконання митних формальностей, в тому числі у суднобудуванні, під час митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа [10].

При цьому згідно зі ст. 318 МКУ митному контролю підлягають усі товари, що переміщуються через митний кордон України. Митний контроль передбачає мінімум процедур, необхідних для додержання законодавства України з питань митної справи. Митний контроль товарів у пунктах пропуску здійснюється цілодобово відповідно до типових технологічних схем пропуску через державний кордон України [11].

Митний контроль у суднобудівній галузі здійснюється безпосередньо посадовими особами митних органів такими способами: перевірка документів та відомостей, необхідних для такого контролю; митний огляд (огляд та переогляд товарів, особистий огляд громадян); облік товарів, що переміщуються через митний кордон України [5].

Усі платежі, що здійснюються на митниці, розраховуються на базі митної вартості. Митна вартість – ціна, яка фактично сплачена або підлягає сплаті за товар на момент перетину митного кордону України, тобто коли виконано всі необхідні формальності щодо ввезення товару в Україну чи вивезення його з України. Це дуже важлива подія, яка має вплив на формування ціни, оскільки більшість запасних частин та комплектуючих у суднобудуванні України ввозиться з-за кордону. Митна вартість використовується в нарахуванні митних платежів, а також для встановлення вартості товарів для інших митних цілей, включаючи стягнення штрафів та застосування інших санкцій за порушення митних правил, передбачених законодавчими актами України та для ведення митної статистики. Для цілей визначення митної вартості моментом перетину митного кордону буде: для морських і річкових перевезень під час експорту – здійснення або завершення митного оформлення в порту навантаження на території України; під час імпорту – початок або здійснення митного оформлення в першому порту розвантаження чи перевантаження на території України, якщо факт перевантаження підтверджено митним органом цього порту [12].

Процедура декларування митної вартості товарів у суднобудуванні, що ввозяться на територію України, та форма декларації митної вартості визначається державною митною службою України. За необхідності підтвердження заявленої декларантом митної вартості декларант зобов'язаний на вимогу митного органу подати йому необхідні для цього відомості. Якщо в митному органі виникли сумніви в достовірності відомостей, поданих декларантом для визначення митної вартості, декларант має право та обов'язок довести таку достовірність. У разі ненадання доказів, що підтверджують достовірність використання декларантом даних, митний орган має право прийняти рішення про неможливість використання вибраного декларантом методу оцінки. При цьому за письмовою заявою декларанта митний орган у тижневий термін має дати письмове роз'яснення причин, через які визначена декларантом митна вартість не може бути прийнята. За незгоди декларанта з рішенням митного органу воно може бути оскаржено у вищому митному органі в десятиденний термін з моменту отримання декларантом цього рішення. Рішення Державної митної служби України з питань визначення митної вартості товарів, що імпортуються до України, тлумачення та використання правил митної оцінки обов'язкове для виконання [8].

Використання на практиці митного тарифу тісно пов'язано з методами оцінки вартості товарів для митного оподаткування. Відмінності національних методик митної оцінки, як правило, зараховують до групи нетарифних перешкод, оскільки в даному випадку мито використовується як протекціоністський бар'єр. Коли метод митної оцінки призводить до завищення вартості імпортованого товару, до якого застосовується адвалорне мито, то це впливає так само, як і збільшення тарифної ставки [9].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.

1. З появою і розвитком Київської Русі основними джерелами фінансування були: сплата данини, плата за судочинство, штрафи та мито, потім митно-тарифні відносини набули характеру системності.

2. Митні формальності – сукупність дій, що підлягають виконанню під час переміщення через митний кордон товарів і предметів, з метою дотримання вимог законодавства через застосування певних митних режимів.

3. Сукупність норм, що встановлені законами з питань митної справи й залежно від заявленої мети переміщення товарів і предметів через митний кордон для суднобудівної галузі, – це митний режим.

4. Митний контроль у суднобудуванні здійснюється безпосередньо посадовими особами митних органів способом перевірки документів та відомостей, митного огляду, обліку запасних частин та комплектуючих під час переміщення через митний кордон.

5. Процедура оформлення товарів і предметів для суднобудування та судноремонту під час переміщення через митний кордон – це основне завдання митних органів. При цьому складаються письмово графічні документи митно-прикордонного оформлення для технологічних схем контролю та обробки даних.

6. Справляння передбачених законом податків і зборів під час ЗЕД у суднобудівній галузі становить невід’ємну і важливу частину митних формальностей, яка впливає на показники економічних результатів підприємства, в першу чергу на конкурентоспроможність його продукції.

Література

1. Грушевський М. Історія України-Руси / Грушевський М. – Вид. 2-ге розширене. – Львів, 1904. – Т. 1. До початку XI ст. – 250 с.
2. Егоров А. Б. Энциклопедия таможенного дела : в 2 т. / А. Б. Егоров, А. П. Шейко. – Л. : МЕТА, 1996. – 424 с.
3. Ершов А. Д. Основы управления и организации в таможенном деле / Ершов А. Д. – СПб., 1999. – 213 с.
4. Зельниченко О. І. Митна справа / Зельниченко О. І., Михайлов В. І., Тихонова Н. П. – К. : Київ. держ. торг.-екон. ун-т, 2000. – 133 с.
5. Каленский Н. Н. Основы таможенного дела в Украине / Н. Н. Каленский, П. В. Пашко ; под ред. Н. Н. Каленского. – К. : Знание, КОО, 2003. – 493 с.
6. Корбани В. Г. Митна справа : підручник / Корбани В. Г. – М. : Економіст, 2005. – 298 с.
7. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності / Гребельник О. П. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
8. Трофімов С. А. Поняття, зміст і структура митних процедур на морському транспорті / Трофімов С. А. // Митна справа. – 2006. – № 1. – С. 18–23.
9. Цаліна Д. С. Поняття і принципи митного оформлення / Цаліна Д. С. // Пробл. законності : респ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2004. – Вип. 69. – С. 110–114.
10. Митне право України : навч. посіб. / за заг. ред. Р. Б. Шишки. – Х. : Національний ун-т внутр. справ, 2001. – 180 с.
11. Митний кодекс України 2012 р. : Закон станом на 21.04.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua/laws/main/nn>
12. Дубініна А. А. Митна справа : підручник / Дубініна А. А., Сорокіна С. В., Зельниченко О. І. – К. : ЦНЛ, 2010. – 320 с.