

УДК 94:351.713:339.543

КП

№ держреєстрації 0119U100014

Інв. №

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УНІВЕРСИТЕТ МИТНОЇ СПРАВИ ТА ФІНАНСІВ

УНІВЕРСИТЕТ МИТНОЇ СПРАВИ ТА ФІНАНСІВ
(УМСФ)

49000, м. Дніпро, вул. Володимира Вернадського, 2/4
тел. (056) 745-55-96

ЗАТВЕРДЖУЮ
Ректор Університету митної
справи та фінансів
Д. О. Бондаров
2021 р.



ЗВІТ

ПРО НАУКОВО-ДОСЛІДНУ РОБОТУ

«МИТНІ ВІЙНИ ТА ЕКОНОМІЧНІ САНКЦІЇ У ПЕРСПЕКТИВІ
ФОРМУВАННЯ НОВОГО ГЛОБАЛЬНОГО ПОРЯДКУ»
(заключний)

Керівник НДР
Завідувач кафедри ІТДП,
докт. іст. наук, проф.



К. М. Колесников

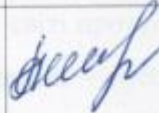
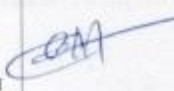

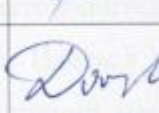
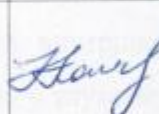
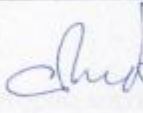



Уперше проаналізовано та узагальнено перебіг митно-регулятивних процесів як засобів економічного санкціонування через ведення митних війн та запровадження відповідної зовнішньоторговельної діяльності

Рукопис закінчено "07" грудня 2021 р.

Результати цієї роботи розглянуто вченою радою УМСФ
протокол № 9 від "20" 12 2021р.

2021

СПИСОК ВИКОНАВЦІВ

Прізвище, ім'я, по батькові	Науковий ступінь	Вчене звання	Посада за основним місцем роботи	Підпис, дата
Адашис Людмила Іванівна	кандидат юридичних наук	доцент	доцент міжнародного права Університету митної справи та фінансів	
Архирейський Дмитро Володимирович (за згодою)	доктор історичних наук	доцент	завідувач кафедри всесвітньої історії Дніпровського національного університету ім. Олеся Гончара	
Запорожченко Юлія Василівна	доктор історичних наук	—	професор кафедри історії та теорії держави і права Університету митної справи та фінансів	
Дячок Олег Вікторович	кандидат історичних наук	доцент	доцент кафедри історії та теорії держави і права Університету митної справи та фінансів	
Колесников Костянтин Миколайович	доктор історичних наук	професор	завідувач кафедри історії та теорії держави і права Університету митної справи та фінансів	
Мороз Сергій Петрович	кандидат юридичних наук	доцент	доцент кафедри історії та теорії держави і права Університету митної справи та фінансів	
Морозов Олег Вікторович	доктор історичних наук	доцент	професор кафедри історії та теорії держави і права Університету митної справи та фінансів	
Ченцов Віктор Васильович	доктор історичних наук, доктор наук з державного управління	професор	перший проректор Університету митної справи та фінансів	
Шуляк Сергій Вікторович	кандидат політичних наук	доцент	доцент кафедри міжнародних економічних відносин та регіональних студій Університету митної справи та фінансів	

РЕФЕРАТ

Звіт з НДР: 258 стор.; бібліографія: 172 найменування.

Об'єкт дослідження – історія митного регулювання в Україні і світі протягом століть як засобів санкційно-економічного тиску. **Предмет дослідження** – засоби митного регулювання, характер органів, що їх застосовували, напрямки та складові державної політики як системи заходів зовнішньоекономічної політики та практик ведення митних війн як знарядь останньої.

Метою НДР є дослідження різноманітних аспектів історії митного регулювання як засобів ведення митних війн і окремих складових практики застосування економічних санкцій в Україні та світі.

Методи дослідження відповідали всім сучасним теоретико-методологічним вимогам, що визнані науковим співтовариством в Україні та світі. Йдеться про принципи об'єктивізму, історизму та системності, порівняльно-юридичний метод, історико-компаративістський метод, формально-юридичний (догматичний) метод, метод історичної аналогії, описовий метод, методи зовнішньої та внутрішньої критики історичних й історіографічних джерел, герменевтичний підхід у тлумаченні текстів, а також методологічні парадигми неоінституціоналізму та теорії раціонального вибору.

Результати дослідження сприятимуть поглибленню знань про історію митних відносин та методів митного регулювання, в даному разі як знаряддя зовнішньоекономічної санкційної політики. За своєю формою це – наукові статті, виступи на наукових конференціях та навчальний посібник для підготовки фахівців з митної справи, що є результатом оригінальних наукових розробок виконавців НДР.

Практичне значення дослідження складається з трьох компонент: наукова складова пов'язана із заповненням лакуни в історичних знаннях – **вперше** піддано комплексному аналізу митно-регулятивні механізми в історичному контексті, науково-практична – з використанням історичного досвіду митного регулювання в **удосконаленні** теперішніх засобів митної політики України, науково-педагогічна – зі збереженням та збагаченням митних традицій, з передачею їх наступним

поколінням митників, у чому **дістала подальшого розвитку** педагогічна діяльність УМСФ. Результати роботи, отже, можуть бути застосовані при зміцненні кадрової основи Державної митної служби України та в подальшій науково-дослідній роботі. Результати дослідження можуть бути також застосовані в навчальному процесі, в межах навчальних дисциплін «Історія держави і права», «Історія митної справи», «Історія України», «Історія української державності», «Історія торговельно-митних відносин» під час розробки навчальних посібників з митної проблематики.

Галузь застосування – ДМС України, Університет митної справи та фінансів, інші ВНЗ України, що готують фахівців, здатних брати участь у конкурсі на заміщення вакантних посад в митній службі, готують спеціалістів із митно-податкових відносин для різних галузей народного господарства або спеціалістів з митної діяльності для суб'єктів ЗЕД, історичні факультети українських та іноземних вишів, наукове співтовариство. Результати дослідження впроваджені в Університеті митної справи та фінансів, зокрема в навчальний процес у вигляді курсу *«Історія митної справи»*.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкта дослідження – результати цієї роботи не лише вивели фахівців УМСФ у лідери в сфері досліджень історії митних відносин в Україні, але й надалі залучатимуться для перспективних наукових досліджень та навчально-методичних розробок в Україні та за її межами.

Ключові слова теми: митна справа, митна діяльність, митна політика, митні органи, митне регулювання, митне війни та митне співробітництво, міжнародні відносини, тарифні і нетарифні інструменти регулювання зовнішньої торгівлі, економічна політика, зовнішньоекономічна діяльність, економічні санкції, зовнішня торгівлі, податки і збори, органи державної влади, нормативно-правові акти, Україна, історія.

ЗМІСТ

Назва	Стор.
Перелік умовних позначень, символів, одиниць, скорочень і термінів	6
ВСТУП	7
1. МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В ТЕОРЕТИЧНОМУ ВИМІРІ	18
1.1 Поняття «регулювання» у співвідношенні з «регламентацією» та «управлінням»	18
1.2 Теоретико-методологічні аспекти сучасних митних відносин як складової економічного впливу державної влади	28
1.3 Становлення регулятивної функції митних органів	42
2. МИТНІ ЗБОРИ ТА МИТНІ ТАРИФИ: ГЕНЕЗА ТА ІСТОРИЧНА ЕВОЛЮЦІЯ	56
2.1 Походження митних податків та регулювання, митні території	56
2.2 Різновиди мита та митних тарифів, безмитність	87
3. ТОРГОВЕЛЬНА ТА МИТНА ПОЛІТИКА: ІСТОРИЧНА РЕТРОСПЕКТИВА	118
3.1. Протекціонізм і вільна торгівля: зміст теорії і практики	118
3.2 Система торговельно-митних договорів	157
4. МІЖНАРОДНЕ МИТНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО: СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК	190
4.1. Спроби створення механізму вирішення проблем розвитку міжнародної торгівлі	190
4.2 Співробітництво у сфері митної діяльності в рамках Всесвітньої митної організації	202
5. СУЧАСНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ	212
5.1 Теоретико-конституційні аспекти митного регулювання в контексті інтеграції та глобалізації	212
5.2 Методологічні основи формування іміджу української митниці в офіційній пресі (на прикладі контент-аналізу газет «Голос України» та «Урядовий кур'єр») дореволюційного часу	220
5.3 Картографічне забезпечення формування й реалізації митної політики держави	227
ВИСНОВКИ	250
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	254

Умови одержання звіту: за договором, Київ – 171, вул. Горького, 180, УкрІНТЕІ.

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І
ТЕРМІНІВ**

ECSC	European Coal and Steel Community (Європейського об'єднання вугілля і сталі)
EFTA	European Free Trade Association (Європейської асоціації вільної торгівлі, ЄАВТ)
GATS	General Agreement on Trade in Services (Генеральна угода з торгівлі послугами)
TRIPS	Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності)
UEBL	Union économique belgo-luxembourgeoise
БЛЕС	Бельгійсько-Люксембурзький економічний союз
ВМО	Всесвітня митна організація
ГАТТ	Генеральна угода про тарифи і торгівлю
ЄАВТ	Європейська асоціація вільної торгівлі
ЄС	Європейський Союз
ЗЕД	Зовнішньоекономічна діяльність
МБРР	Міжнародний банк реконструкції та розвитку
МВФ	Міжнародний валютний фонд
НДР	Науково-дослідна робота
РМС	Рада митного співробітництва
СОТ	Світова організація торгівлі
СРСР	Союз Радянських Соціалістичних Республік
США	Сполучені Штати Америки
УЕО	Уповноважені економічні оператори
УМСФ	Університет митної справи і фінансів

УДК 94:351.713:339.543
КП _____
№ держреєстрації 0119U100014
Інв.№ _____

Колесников К. М.
49000, м. Дніпро, вул. Володимира Вернадського, 4 / 2

ЗВІТ

ПРО НАУКОВО-ДОСЛІДНУ РОБОТУ

«МИТНІ ВІЙНИ ТА ЕКОНОМІЧНІ САНКЦІЇ У ПЕРСПЕКТИВІ ФОРМУВАННЯ НОВОГО ГЛОБАЛЬНОГО ПОРЯДКУ»

(заключний)

підпис _____ **К. М. Колесников**

Рукопис закінчено "07" грудня 2021 р.

Уперше проаналізовано та узагальнено перебіг митно-регулятивних процесів як засобів економічного санкціонування через ведення митних війн та запровадження відповідної зовнішньоторговельної діяльності

Дніпро
2021

ВСТУП

Ефективний розвиток державних інституцій, успішне виконання ними своїх функцій неможливе без **аналізу й осмислення історичного досвіду та традицій**. Це особливо важливо усвідомити зараз, коли не тільки постала проблема кваліфікованого вивчення, аналізу, систематизації соціально-економічних, організаційно-правових та операційно-регулятивних аспектів сучасної митної системи, а й виникла необхідність побудови узагальнюючої концепції історії митної відносин. Отже, необхідним виявляється свідоме формування відповідного наукового напрямку, визначення його місця в науково-теоретичному та науково-практичному дискурсах України.

Вирішення задач інтеграції України в систему єдиних стандартів, вироблених Всесвітньою митною організацією (World Customs Organization), ставить на порядок денний проведення цілого ряду заходів спрямованих як на забезпечення економічної безпеки, так і покращення всіх аспектів діяльності української митної інфраструктури. Входження України до Світової організації торгівлі (World Trade Organization) ставить перед державою серед інших завдань, що стоять на сучасному етапі – завдання розробки та впровадження в життя ефективної митної політики, яка, будучи частиною зовнішньоторговельної політики, дозволить ефективно захищати національні економічні інтереси і забезпечувати раціональне застосування інструментів митного регулювання на території країни. Для створення сприятливих умов діяльності підприємств та організацій на зовнішньому ринку митне регулювання повинно здійснюватися гнучкими, збалансованими методами, бути впорядкованим та врегульованим відповідно до загальноприйнятих норм світової практики, які викладені в рамкових стандартах ВМО.

Наукова актуальність дослідження теми НДР «МИТНІ ВІЙНИ ТА ЕКОНОМІЧНІ САНКЦІЇ У ПЕРСПЕКТИВІ ФОРМУВАННЯ НОВОГО ГЛОБАЛЬНОГО ПОРЯДКУ» полягає в необхідності вивчення та актуалізації вітчизняного та світового досвіду митного регулювання в минулому, що заповнить лакуни в історичних знаннях; створить підґрунтя для подальших наукових досліджень у цьому та

суміжних напрямках; сприятиме в майбутньому розробці сучасних концепцій і програм у галузі митного регулювання; забезпечить збереженням митних традицій та передачу їх наступним поколінням митників через систему вищої освіти.

Розвиток людської цивілізації, що включає політичні процеси, пов'язані із державотворенням, культурні, просвітницькі досягнення тісно пов'язані з еволюцією виробничих сил. Одна з перших і стародавніх галузей економіки людства – міжнародна торгівля інтегрувала народи, створювала умови для обміну технологічними і культурними досягненнями, одночасно впливаючи на зародження такої державної функції як митне регулювання. Але, як правило, в літературі, яка рекомендується для дослідження та вивчення митно-правових та економічних дисциплін мінімально розглянуті питання, що розкривають історичний генезис митних технологій, митного законодавства. Внаслідок цього у споживачів цієї літератури (наприклад, у курсантів, студентів, аспірантів, митників, які навчаються, чи підвищують кваліфікацію) формується невірне уявлення про митну галузь. Митне регулювання сприймається як механізм, або явище характерне лише для людства кінця ХХ – початку ХХІ ст. І історичний досвід у митній сфері, який нараховує декілька тисячоліть залишається для багатьох *terra incognita*.

Крім того, незаперечним фактом є те, що висвітлення історії митної справи в Україні має загальнонауковий сенс. Історія як наука навряд чи може мати якісь особливі пріоритети, адже вона зобов'язана досліджувати й вивчати абсолютно все, що пов'язано з діяльністю людини в часі. Історичний аналіз демонструє, що митна діяльність держави концентрує в собі не лише вузьку проблему виконання фіскального завдання, а вирішує значний комплекс соціально-економічних та політико-правових питань розвитку.

Світові тенденції розв'язання поставлених задач. Систематичне дослідження митної справи та митної політики як історичного процесу фактично розпочинається з першої половини ХІХ ст. У процесі розгляду історіографії історії митної справи й митної політики ХІХ–ХХ ст. доцільно виділити такі періоди.

І період: 1840–1920 рр. У цей період у ґрунтовних, багатотомних працях з історії України і Росії (А. Лазаревський, С.М. Соловійов, М.С. Грушевський, В.О.

Ключевський, М.М. Покровський) проблематику історії митної справи вже виділяли в окремі розділи в контексті історії торговельних відносин. У ХІХ ст. серед науковців на особливу увагу заслуговують проблемні питання еволюції та впровадження митної політики в економічне життя країни та її вплив на різні верстви населення.

На початку ХХ ст. з'являються праці, автори яких ставили за мету провести ґрунтовний аналіз митної політики як важливого елемента державної діяльності з найдавніших часів людської цивілізації. Так І.М. Кулішер акцентує увагу на тому, що держава при реформуванні митно-тарифного законодавства повинна враховувати регіональні інтереси торгово-промислових кіл країни.

ІІ період: 1920–1960-ті рр. Період, коли в умовах державного будівництва в Україні відбулися спроби створення власної митної системи і відповідно посилилась увага українських істориків до цього елемента державотворення. Українські історики, розглядаючи елементи митної політики кінця ХІХ – початку ХХ ст., акцентували увагу на таких провідних позиціях, як геополітичне становище України, роль і значення цього чинника для країн Європи і Російської імперії; погляд на митну політику як на збалансований комплекс державних заходів, спрямованих на соціальний прогрес; вплив митної політики на процес державотворення в Україні. У радянську добу, зокрема у 1920-ті рр. інтерес до цієї проблеми спричинений, на наш погляд, тимчасовою лібералізацією економічних відносин в СРСР. У цей час над митною тематикою працював А. Потяєв («Теория таможенного дела»). Цікавий матеріал щодо розвитку торгівлі в Україні вміщено у «Ювілейному збірнику на пошану академіка Багалія» (1927).

ІІІ період: 1960 – 1980-ті рр. Історія митних установ і митної політики вивчається у контексті соціально-економічного розвитку суспільства, еволюції державних установ, а також міжнародної політики, що проводилась провідними державами у ХVІІІ – на початку ХХ ст.

Можна виділити такі особливості цього етапу: митна політика визначалась як головний чинник зовнішньоекономічної політики; поєднання зв'язку економічного розвитку країни й суперечностей серед владної еліти щодо економічної стратегії. У цьому напрямі працювали: Є.І. Дружиніна, М.Ф. Злотников, М.П. Єрошкін, Л.

Шепелєв, І. Гіндін і М. Гефтер. У 1987 р. з'являється праця Л. Маркова «Очерки по истории таможенной службы», яка стосується головним чином історії організаційно-правової діяльності митних органів, боротьби з контрабандою; автор аналізує окремі напрямки митної політики як ефективного важеля економічного регулювання зовнішньої торгівлі.

IV період: 1990-ті рр. Зі створенням в Україні закладу освіти з підготовки фахівців для митних органів – Академії митної служби України було започатковано науковий напрямок з дослідження історії митних органів в Україні під проводом, на жаль, вже покійного доктора політичних наук Й. Л. Рісича. На сьогодні даний напрямок очолюється ректором Академії, професором, доктором історичних наук В. В. Ченцовим. Основні етапи історичного розвитку митної справи в Україні знайшли відображення в монографії В. Чорного «Україна і митна справа», праці К. Гальського «Торгівля і митна справа на Запорозької Січі», а також у розділах підручників з основ митної справи. Останнім часом сформувався новий напрямок у дослідженні історії митної справи й політики в Україні – створення історично-публіцистичних нарисів з історії окремих українських митниць. Сучасна історія митної політики, зовнішньоекономічної діяльності висвітлюється в монографії Л. Деркача «Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра», у наукових статтях А. Павлова, а також у кандидатській дисертації А. Кольбенка «Історико-правові аспекти створення і діяльності митних органів України». Цей період в історіографії митної справи й політики збігається зі світовою тенденцією в історичній науці – поєднання політичної та економічної історії людства. В галузі історії митних відносин або в суміжних сферах нині працюють як визнані вчені з іменем, так і молоді фахівці, які тільки здобувають визнання в Україні: Г. Швидько, А. Бойко, Ю. Головка, Л. Жеребцова, О. Заярнюк, А. Мицак тощо.

Із спеціалізованих іноземних видань варто відзначити працю 2003 р., що належить перу Хіронорі Асакури «Всесвітня історія митниці і тарифів» (Asakura H. World History of the Customs and Tariffs) [121].

Отже, в історіографії в такому вигляді, як тема сформульована в НДР, проблема піднімається вперше, її **наукова актуальність** пов'язана із заповненням

лакуни в історичних знаннях, **науково-практична** – з використанням історичного досвіду митної справи в удосконаленні теперішньої системи митних органів України, а **науково-педагогічна** – зі збереженням та збагаченням митних традицій, з передачею їх наступним поколінням митників через систему вищої освіти, зокрема – навчальні курси історико-митного спрямування в Академії митної служби України.

Підстава для виконання НДР. У даному звіті, отже, відповідно до Технічного завдання, представлені результати виконання науково-дослідної роботи у 2011–2016 рр. за темою «МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ: ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ». Науково-дослідна робота здійснювалася в сфері «Історія України»; «Всесвітня історія»; «Історіографія, джерелознавство та спеціальні історичні дисципліни». НДР виконувалась із опертям на Пріоритетні напрямів наукових досліджень в галузі митної справи на 2011–2015 роки, затверджених наказом Держмитслужби України від 15.11.2010 р. № 1392.

Дослідження проводилося в два етапи. На першому етапі були визначені його концептуальні основи та накопичувалися архівні та інші джерельні дані. Другий етап був насичений аналізом і систематизацією отриманих першоджерел, введенням їх у науковий обіг та формулюванням попередніх висновків, а також підходом до створення синтетично-описову модель історії митного регулювання на різних етапах, що і знайшло відображення в цьому звіті, а також апробовано остаточні висновки по темі на різноманітних наукових заходах.

Об'єкт дослідження – історія митного регулювання в Україні і світі протягом століть на тлі основних етапів соціально-економічного поступу європейської цивілізації.

Предмет дослідження – засоби митного регулювання, характер органів, що їх застосовували, напрямки та складові державної митної політики як системи заходів політики зовнішньоекономічної.

Метою НДР є дослідження та реконструкція правових, економічних, соціальних аспектів історії митного регулювання в Україні та світі. Реалізація НДР вирішує комплекс проблем, пов'язаних зі створенням описово-аналітичної моделі еволюції

принципів та практики митного регулювання на різних етапах соціально-економічного та політичного розвитку в Україні та світі. Дані цілі розкриваються через ряд наступних **завдань:**

- аналіз історіографічного доробку, систематизація історичних джерел;
- визначення поняття регулювання;
- вивчення теоретико-методологічних аспектів сучасних митних відносин як складової економічного впливу державної влади;
- аналіз структури внутрішньо- та зовнішньоекономічних контактів;
- дослідження основних засобів митного регулювання;
- дослідження основних напрямків і цілей митного регулювання;
- аналіз економічної та митної політики різних державних утворень в історії України;
- визначення місця митної політики в економічній, соціальній та політико-правовій історії.

Методи дослідження. Науково-дослідна робота була проведена згідно з усіма сучасними теоретико-методологічними вимогами до наукового історичного дослідження, що визнані науковим співтовариством в Україні та світі. Дослідження включало в себе декілька напрямків та етапів, відповідно до яких визначалися методи історичного пізнання. Зокрема, у ході дослідження виконавці слідували традиційним методологічним принципам об'єктивізму, історизму та системності. В своїй роботі вони виходили з міждисциплінарної парадигми організації сучасних наукових досліджень. Серед дослідницьких методів були використані наступні: порівняльно-юридичний метод, історико-компаративістський метод, метод історичної аналогії, описовий метод, герменевтичний підхід у тлумаченні текстів, методи зовнішньої та внутрішньої критики історичних й історіографічних джерел. Також застосовувалися методологічні парадигми неінституціоналізму та теорії раціонального вибору.

У методологічному арсеналі дисципліни використовується міждисциплінарний підхід, який полягає у застосуванні концепцій та моделей, категоріального апарату історії, економіки, політології, соціології, права (митне право як підгалузь адміністративного права) тощо.

Специфіка роботи, зумовлена розглядом соціальних, економічних процесів, пов'язаних із митної справою й політикою, а також еволюцією митного законодавства та діяльністю митних органів, викликала необхідність застосування різноманітних методів дослідження. Провідними стали методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, реконструкції та моделювання. До основних методологічних принципів належать і принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у генетичних, структурних та трансформаційних зв'язках. Кожен із методів зокрема і всі вони в сукупності дали змогу вирішувати конкретні завдання наукової проблематики.

При встановленні нормативно-правових засад, що забезпечували функціонування митної системи, організаційного устрою та основних напрямів діяльності митних органів на території українських земель, основними були загальнофілософські методи системно-структурного й формально-логічного аналізу, синтезу, індукції та дедукції, а також деякі допоміжні (спеціальні, статистичні), що наповнили наукові висновки необхідними цифровими та інформаційними характеристиками. У процесі роботи важливу роль відігравали також методи ретроспекції, періодизації й класифікації подій та явищ.

Також був застосований синтез історичних та соціологічних методів. Методи соціальної (історичної) психології є доцільними при дослідженні, наприклад, загального психологічного клімату країни у той чи інший історичний період. Особливе місце займає метод контент-аналізу, використаний під час дослідження іміджу української митниці в офіційній пресі.

Отже, для дослідження і демонстрації історичних етапів зовнішньоекономічної митної політики з її засобами митного регулювання використано максимально можливий арсенал різноманітних загально- і спеціальнонаукових та міждисциплінарних методів.

Структура, архітектоніка та композиція дослідження. Результати дослідження в звіті викладені за проблемно-хронологічним принципом. Матеріал згруповано за трьома великими блоками: 1) характер митних зборів та митних тарифів в історичній еволюції; 2) торговельна та митна політика: історична ретроспектива; 3) міжнародне митне співробітництво: генеза та перспективи. Виклад цих трьох тісно

пов'язаних блоків відкривається розглядом теоретико-методологічних питань у першому розділі та закривається аналізом сучасного стану і перспективи в п'ятому розділі. Кожен з проблемних другого, третього і четвертого розділів з їх підрозділами містять матеріал, викладений в хронологічній послідовності. **Періодизація розвитку митного регулювання в контексті зовнішньоекономічної політики** укладається в три нерівновеликі періоди. I. Розвиток елементів митного регулювання в античних та середньовічних державах (до кінця XV ст.) II. Генеза основних моделей митної політики в модерних державах з «національною» економікою (до середини XX ст.). III. Митне регулювання як засіб зовнішньоекономічної політики постіндустріальних держав в умовах регіональної інтеграції та глобалізації (до теперішнього часу).

Новизна роботи полягає в тому, що результати НДР будуть сприяти поглибленню знань про історію митного регулювання, формуванню вітчизняної митної ідеології на підґрунті світового досвіду, зміцненню митних традицій, з передачею їх наступним поколінням митників через систему вищої освіти.

Реалізація науково-дослідного проекту забезпечило опрацювання історичних джерел та історіографії історії митного регулювання, проведення комплексного аналізу політичних, економічних, правових явищ, на яких базувався історичний розвиток митної діяльності в Україні і світі та упроваджувалися різні напрямки зовнішньоекономічної політики.

Результати впровадження проекту допоможуть у пізнанні організаційно-правових засад діяльності митних органів в різні історичні періоди, розкриє специфіку і призначення методів митного регулювання, стимулюють вивчення ролі митної діяльності в торговельно-економічному поступі та будуть корисні в дослідженнях впливу митної політики на міжнародні відносини, дипломатичні зв'язки й військові конфлікти.

На основі проведених досліджень виконавці НДР наблизилися до створення *нової описово-аналітичної моделі історії митного регулювання в контексті зовнішньоекономічної політики* з давнини по сьогоднішнього дня. Ця модель може бути подана в текстах наукових статей, у виступах на наукових конференціях, у рукописі навчального посібника та в цьому звіті. Зокрема була запропонована періодизація

історії митного регулювання, що виходить із загальноєвропейських закономірностей розвитку економічних відносин та політики. Основні принципи новаторської моделі історії митного регулювання викладено у рукописі навчального посібника, у наукових статтях та виступах на конференціях виконавців НДР та в цьому звіті. Результати НДР були неодноразово апробовані на різноманітних наукових заходах, зокрема на *XIII–XV Міжнародній науковій конференції «Історія торгівлі, податків та мита»*, що проводилися на базі Академії МСУ (нині Університету МСФ) 2019–2021 рр., а також на шпальтах *наукового збірника «Історія торгівлі, податків та мита»*, що видається Академією МСУ (нині Університетом МСФ) та Дніпропетровським національним університетом ім. О. Гончара.

Результати дослідження впроваджені в Університеті МСФ у вигляді *навчальної дисципліни «Історія митної діяльності»*, яка викладається на всіх спеціальностях.

Галузь застосування результатів дослідження пов'язана, по-перше, з діяльністю митних органів у сфері аналізу історії й основних закономірностей митного регулювання та функціонування митних органів із можливістю виходу на побудову аналітико-синтетичних прогнозів щодо перспектив розвитку митних систем в Україні і світі. По-друге, результати дослідження використовуватимуться в підготовці і перепідготовці якісного кадрового потенціалу в мережі навчальних і науково-дослідних закладів, що готують за держзамовленням кадри для митних органів України, для перепідготовки кадрів митних підрозділів ДМС України, а також для підготовки спеціалістів із митних відносин для різних галузей народного господарства. По-третє, результати дослідження стануть у нагоді фахівцям і студентам історичних, економічних і юридичних факультетів українських та іноземних ВНЗ, де вивчається історія економіки, зокрема митного регулювання, а також викличуть закономірний інтерес в усьому науковому співтоваристві.

Результати впровадження проекту допоможуть у пізнанні організаційно-правових засад митного регулювання в різні історичні періоди, стимулюють вивчення ролі митного регулювання в торговельно-економічному розвитку та зовнішньоекономічній політиці, будуть корисні в дослідженнях впливу митної політики на міжнародні відносини, дипломатичні зв'язки й військові конфлікти.

Практичне значення дослідження складається з трьох компонент: наукова складова пов'язана із заповненням лакуни в історичних знаннях, науково-практична – з використанням історичного досвіду митної справи в удосконаленні теперішньої системи митних органів України відповідно до нових завдань митного регулювання, науково-педагогічна – зі збереженням, збагаченням та трансляцією митних традицій, а також з передачею отриманих теоретико-методологічних та історичних напрацювань і здобутків наступним поколінням митників через систему вищої освіти.

Дослідження було складовою пріоритетних напрямів наукових досліджень в галузі митної справи на 2011–2015 роки, затверджених наказом Держмитслужби України від 15.11.2010 р. № 1392.

Результати роботи можуть бути застосовані в підготовці та аналізі проектів реформування напрямків та принципів митної політики та в практиці підготовки кадрового потенціалу митних підрозділів, у навчальному процесі, під час розробки навчальних посібників, а також у подальшій науково-дослідній роботі як фахівців Університету, так і спеціалістів з історії, права й економіки в Україні та за кордоном.

Галузь застосування – Державна митна служба України, Університет митної справи та фінансів, інші ВНЗ України, що отримують державне замовлення на підготовку фахівців з митної справи або готують спеціалістів із митних відносин для різних галузей народного господарства, історичні факультети українських та іноземних ВНЗ, наукове співтовариство.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкта дослідження – результати цієї роботи виявляться важливими не лише для використання в означеній сфері, що пов'язана з митними органами, але і в найближчій перспективі залучатимуться для подальших наукових досліджень та навчально-методичних розробок в Україні та за її межами.

Ключові слова теми: митна справа, митна діяльність, митна політика, митні органи, митне регулювання, митні війни та митне співробітництво, міжнародні відносини, тарифні і нетарифні інструменти регулювання зовнішньої торгівлі, економічна політика, зовнішньоекономічна діяльність, економічні санкції, зовнішня

торгівлі, податки і збори, органи державної влади, нормативно-правові акти, Україна, історія.

1 МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В ТЕОРЕТИЧНОМУ ВИМІРІ

1.1 Поняття «регулювання» у співвідношенні з «регламентацією» та «управлінням»

Зміст поняття «регулювання» видається цілком зрозумілим. Якщо випадкових «вуличних» респондентів попросити визначити, що таке «регулювання», більшість, напевно, зробить це за допомогою слів «регламентація» чи «управління».

Таке визначення може вважатись правильним у переважній більшості випадків «вуличного» ж спілкування, але навряд чи беззастережно може бути визнане точним у науковому сенсі.

Мету цієї розвідки становить визначення співвідношення змісту понять «регулювання», «регламентація» та «управління».

Терміном «регулювання» позначається вельми затребуване нині поняття. Моніторинг наукової літератури й авторефератів дисертаційних досліджень свідчить, що вітчизняні науковці активно й ґрунтовно досліджують форми та специфіку регулювання найрізноманітніших сфер людської діяльності: від регулювання в сфері видавничої справи й освіти – до регулювання в економіці та митній справі. Але більшість дослідників, так само як і «вуличні» респонденти вживають термін «регулювання» беззастережно, ніби щось саме собою зрозуміле.

Якщо правники для визначення поняття «регулювання» зазвичай послуговуються корелюючим із ним поняттям «регламентації», то фахівці в сфері державного управління й економісти надають перевагу поняттю «управління».

Тож спробуймо дослідити їх співвідношення та визначити під ставність вживання того й іншого поняття в ролі дефінієнсів для розкриття змісту поняття «регулювання».

Терміни «регулювання» й «регламентація» однорідні за походженням. Етимологія обох слів пов'язана з поняттям «правила», ідеєю припису загального характеру.

Проте в перебігу їхнього вживання позначилася тенденція їх різного розуміння, яку можна продемонструвати, скажімо, на прикладі правових регламентації та регулювання. Тут правова регламентація зазвичай розглядається як етап або стадія процесу правового регулювання.

У цьому нескладно пересвідчитися, проаналізувавши численні публікації, присвячені категоріям «правове регулювання» й «механізм правового регулювання».

Так, Р. Русинов послідовно виділяє в механізмові правового регулювання три складові: нормативну регламентацію (створення правових норм, тобто приписів загального характеру), індивідуальну регламентацію (створення конкретизованих індивідуальних приписів на основі правових норм) і фактичну реалізацію (що доволі часто потребує додаткового забезпечення в формі контролю, заходів примусового характеру тощо).

Автори колективної монографії, присвяченої специфіці процесуальних норм і відносин у «непроцесуальних галузях», стверджують наявність у структурі правового регулювання чотирьох основних стадій: правотворчої (стадії створення юридичних норм), стадії загальної (інформаційної, психологічної, ціннісно-орієнтаційної) дії норм, стадії конкретизації суб'єктивних прав та обов'язків і стадії фактичної реалізації суб'єктивних прав та обов'язків.

С. Алексєєв в одній із ранніх робіт також недвозначно вказує, що процес правового регулювання завершується фактичною реалізацією учасниками правовідносин суб'єктивних юридичних прав і обов'язків.

Натомість нормативна регламентація передбачає створення загального правила чи системи правил (норм права); індивідуальна регламентація завершується виданням конкретизованих індивідуальних приписів на основі норм права. У такий спосіб визначаються межі дозволеного й забороненого, формується система схематизованих моделей поведінки в певних типових ситуаціях (нормативна регламентація), відбувається передовсім «спрямування правової енергії юридичних норм на конкретних суб'єктів», а нормативні приписи загального характеру перетворюються на суб'єктивні права та обов'язки певного

виду й міри (індивідуальна регламентація). «Індивідуально-конкретні державно-владні акти, – зазначає В. Карташов, – пов’язані з певним казусом, мають персоніфікований (за учасниками, юридичними фактами, наслідками тощо) характер і забезпечують індивідуальну регламентацію (закріплення, охорону) відносин».

Поняттям «регулювання» охоплюється процес упорядкування суспільних відносин аж до досягнення їх фактичної упорядкованості. Його результатом має бути відповідність нормативним та індивідуальним правовим приписам тих реальних суспільних відносин і станів, що є предметом регулювання.

Натомість регламентація завершується виданням загальних правил поведінки в типових ситуаціях (норм права) та конкретизованих індивідуальних приписів на їх основі.

Таким чином, регулювання не вичерпується самою лише регламентацією і потребує ще й реалізації суб’єктивних прав та обов’язків у подальшій фактичній поведінці адресатів регулятивного впливу, а подеколи – й відповідного забезпечення їх реалізації. Правова регламентація становить етап (або стадію) процесу правового регулювання.

Співвідношення понять «регулювання» й «управління» також має свою специфіку.

Як зазначалося, і регулювання, і регламентація (як його складова) передбачають створення й конкретизацію загальних правил, тобто упорядкування буття шляхом його унормування. Управління ж, як видається, далеко не завжди пов’язане зі створенням норм, оскільки може здійснюватись шляхом прямого втручання в діяльність. Мається на увазі, що управління може спиратись не лише на загальні правила, а й на ситуативні рішення та зумовлені доцільністю дії. Тобто, відносно регулювання управління виступає ширшим за обсягом поняттям, яке включає в себе регулювання.

Залежно від того, які засоби регулювання переважають та в якому сполученні вони задіяні, виділяють:

а) тарифне (цінове) регулювання, що охоплює економічні аспекти, які впливають безпосередньо на ринкові рішення;

б) нетарифне (нецінове) регулювання, що охоплює соціальні та адміністративні аспекти.

Як зазначають М. Кусакін і В. Гуревич, тарифне регулювання спрямоване на створення економічних механізмів, які застосовують переважно як реакцію на зовнішні фактори, що впливають на ринкову ситуацію.

Ці механізми є засобом «інтернаціоналізації» пов'язаних з ними витрат, урахуваних під час прийняття рішень із проблем виробництва і споживання.

Метою тарифного регулювання є створення економічного механізму, що впливає на поведінку ринку за допомогою зміни співвідношення цін на продукцію. Тарифне регулювання реалізується через системи оподаткування і ціноутворення, через митні збори. Наприклад, воно може реалізовуватись через безпосереднє встановлення цін чи тарифів, максимальних і/або мінімальних цін. Натомість нетарифне регулювання, на думку М. Кусакіна та В. Гуревича, спрямоване на захист життя, здоров'я, майна, охорону довкілля, а також на встановлення способів організації чи ведення діяльності, правил ліцензування, місця і часу здійснення діяльності, обсягу випуску продукції чи надання послуг тощо. Найважливішим елементом нетарифного регулювання є також контрольні та наглядові функції.

У сфері технічного нормування нетарифне регулювання охоплює як аспекти встановлення обов'язкових вимог до продукції та процесів, так і правила здійснення, перевірок і вживання заходів у разі факту порушення.

Державне регулювання – це сукупність методів і засобів, за допомогою яких держава встановлює вимоги до юридичних і фізичних осіб і досягає їх виконання; це набір здійснюваних державними структурами заходів, спрямованих на здійснення контролю за діяльністю індивідів або груп, які потрапляють під контроль цих структур. Воно включає закони, формальні і неформальні розпорядження і допоміжні правила, що встановлюються державою, а також недержавними організаціями або організаціями саморегулювання, яким держава делегувала регуляторні повноваження.

У митній справі повною мірою реалізуються як перший, так і другий тип регулювання.

Зовнішньоторговельне регулювання залишається однією з істотних та необхідних функцій будь-якої держави. Як зазначає В. Голубєва, в основі сучасних міжнародних економічних відносин лежить система, що являє собою торговельно-політичний режим – сукупність різноманітних інструментів державного регулювання зовнішньоторговельного обігу, закріплених у нормах національного права та механізмах їх застосування, відповідно до міжнародного права.

Поряд з тенденцією до лібералізації торговельного життя, сучасну зовнішньоторговельну політику більшості країн світу можна схарактеризувати як помірно протекціоністську. Держава має право і повинна регулювати торговельні відносини з метою захисту інтересів національних суб'єктів, використовуючи при цьому увесь арсенал інструментів торговельної політики, дозволених у міжнародному праві.

Узгодженість у регулюванні зовнішньоторговельної діяльності досягається за рахунок комплексу багатосторонніх угод, що утворюють загальну уніфіковану систему, провідна роль в якій належить СОТ. ГАТТ є кодексом універсальних імперативних принципів та норм міжнародної торгівлі, на основі яких побудовані торговельно-політичні системи більшості країн світу. Відбулася уніфікація правових, адміністративних та організаційно-технічних правил регулювання зовнішньої торгівлі. На цій основі сформувалася сучасна міжнародна торговельна система, триває інтенсивний процес створення єдиного правового простору, в рамках якого існують та розвиваються торговельні системи окремих країн.

На думку В. Голубєвої, сумісність національних торговельно-політичних систем із системою СОТ означає одночасну їх сумісність між собою, що зводить перешкоди в міжнародній торгівлі до мінімуму.

Усе різноманіття наявних інструментів зовнішньоторговельного регулювання, залежно від механізму їх впливу на торгівлю, можна класифікувати в дві основні групи – тарифні й нетарифні. Незважаючи на те, що положення ГАТТ/СОТ передбачають пріоритет тарифного регулювання і вимагають

спростування практики застосування нетарифних інструментів як бар'єрів, і ті, й інші є невід'ємними елементами торговельно-політичного режиму сучасної держави, що в сукупності забезпечують ефективну зовнішньоторговельну політику.

Основними ознаками нетарифних обмежень, що зумовлюють підвищення їх ролі у регулюванні міжнародної торгівлі, є: висока регулююча та захисна ефективність; економічна невизначеність впливу на торгівлю внаслідок неможливості кількісної оцінки; простота механізму введення в дію; різноспрямованість та прихованість інструментів тощо.

Сукупність усіх нетарифних інструментів дає змогу здійснювати гнучке, оперативне та цілеспрямоване регулювання.

Децентралізація зовнішньої торгівлі, складний фінансово-економічний стан України ставлять завдання щодо створення ефективного торговельно-політичного механізму, який захищатиме економічні інтереси, цілісність, незалежність та безпеку країни. Ця думка В. Голубевої видається цілком слушною. Потрібно сформувати організаційну та правову базу для використання усього комплексу інструментів нетарифного регулювання, максимально враховуючи міжнародну практику їх застосування та регламентації.

Формування правової бази механізму регулювання зовнішньої торгівлі вимагає створення організаційно-технічної структури її реалізації, яка має включати системи: державних органів влади, що здійснюють функції регулювання зовнішньої торгівлі, та юрисдикційних органів, що забезпечують застосування судових і адміністративних процедур; юридичних консультантів для надання правової допомоги; інформаційного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, яка містила б різні відомості про законодавство України й іноземних країн та ін.

Одним із найбільш дієвих інструментів нетарифного регулювання виступає митний контроль. Здійснення нагляду може розглядатись як елемент забезпечення контролю. Як зазначає П. Шеремета, аналіз здійснення митного контролю засвідчує, що він є особливою сферою діяльності митних органів, має специфічні організаційні підходи, форми і режими проведення, є відповідальним процесом у

митній справі, забезпечує економічну охорону митних кордонів і втілює в життя митну політику України. Митний контроль проводиться службовими особами митниці за такими формами, як перевірка необхідних документів, митний огляд товарів та інших предметів, транспортних засобів, особистий огляд, перегляд та облік предметів, які переміщуються через митний кордон України, а також в інших формах, що не суперечать законам України залежно від мети митного контролю. Вивчення чинних нормативних актів підтверджує, що у митній справі виділяються три види митного контролю – звичайний, спрощений і спеціальний.

Митний контроль здійснюється за встановленими режимами (загальний, спеціальний, особливий). Митний режим – це сукупність правил, встановлених нормами міжнародних (двосторонніх) митних угод, правовими нормами митного національного законодавства і нормами з технічним змістом, які регулюють права та обов'язки осіб у зв'язку з переміщенням товарів і інших предметів через митний кордон України.

Нетарифне регулювання має неабияку вагу й у плані упорядкування діяльності митних органів, установ і організацій. Адже саме ці інституції забезпечують нагляд і контроль за додержанням правил (норм), утворених у процесі регламентації зовнішньоторговельної діяльності. Тож, у свою чергу, діяльність суб'єктів, які здійснюють забезпечення додержання нормативних вимог іншими, потребує впорядкування за допомогою відповідних правил і процедур.

Зміст митно-тарифного регулювання як економічної категорії видається доречним розглядати в таких аспектах: митно-тарифне регулювання як організаційно-економічна система, відповідним чином структурована та інституціоналізована; як процес здійснення регуляторної діяльності у сфері зовнішньоекономічної діяльності; як сума суспільно значущих ефектів; як сфера здійснення конкретної суспільної діяльності, певним чином організована, впорядкована і спрямована на досягнення конкретних цілей. На думку К. Новікової, функціонування такої системи певного виду діяльності передбачає налагодження власного ефективного економічного механізму, який структурно складається з відповідних інструментів, будується відповідно до визначених цілей

та принципів, а також включає систему економічних показників. Одним з головних інструментів є митний тариф, який здійснює регулюючий вплив на національну економіку, забезпечуючи вирівнювання диспропорцій зовнішньоторговельного балансу та створення конкурентного середовища на внутрішньому ринку, а також спрямовуючи активність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності у напрямки, що сприяють структурній перебудові економіки.

За влучним спостереженням К. Новікової, випереджальна відкритість економіки України без попереднього структурного оновлення загострює наявні диспропорції національного господарства та створює додаткові ризики залежності держави від впливів світових кризових явищ та мінливої кон'юнктури зовнішнього ринку. Виходячи з цього, в умовах включення України у світові господарські процеси особливого значення набуває регулююча функція держави для розв'язання задач, пов'язаних з формуванням конкурентного середовища, структурною перебудовою національної економіки, створенням умов для економічного зростання та збереження позицій у міжнародному поділі праці. Одним з найважливіших чинників конкурентоспроможності стає підвищення ефективності регуляторної політики держави, яка повинна використовувати митно-тарифні методи з метою регулювання конкурентного впливу іноземних товарів на ринок України та встановлення добросовісної конкуренції. Пропонується базувати цей механізм на застосуванні принципу тарифної ескалації, надзвичайних тарифних заходів, диференційованого підходу до обкладення товарів митом, наданні тарифних пільг та преференцій тощо. Вказані важелі митно-тарифного регулювання мають впливати на повноцінне насичення споживчого ринку за складом і структурою, сприяти конкурентоспроможності експорту, забезпечувати виконання фіскальних та регулюючих функцій митних органів.

На сучасному етапі регуляторна політика у сфері зовнішньоекономічної діяльності характеризується наступними ознаками: глобалізація регулювання міжнародних торговельних процесів у масштабах світової економіки; підвищення рівня гармонізації, тобто узгодженості та схожості митних систем країн світу; зростання значимості міжнародних організацій у митній справі, що створюють

уніфіковані документи та норми регулювання зовнішньоекономічної діяльності; вдосконалення організації та управління в митних органах країн світу; перехід до “безконтактної” митниці, застосування новітніх інформаційних технологій та вдосконалення технічних засобів митного контролю, що відповідають вимогам часу. У зв’язку з лібералізацією регуляторної політики України зі вступом до СОТ відбувається трансформація функцій митного тарифу як важливої частини її інструментарію в напрямку посилення регулюючого та стимулюючого впливу мита на національну економіку з метою завоювання конкурентних позицій на світовому ринку. У той же час однією з основних функцій митних органів при здійсненні державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні все ж залишається фіскальна, адже митні адміністрації постійно вживають організаційних заходів у зв’язку з необхідністю виконання невиправданих планів по наповненню державного бюджету, що створює ризик перетворення їх у суто фіскальні органи.

Забезпечення максимально сприятливих умов економічного співробітництва шляхом створення зон вільної торгівлі як передумови виникнення митних та економічних альянсів між країнами посилює їх експортний потенціал, покращує механізми функціонування конкурентних ринків, сприяє підвищенню якості товарів та послуг.

Таким чином, збалансоване регулювання зовнішньо-торгівельної діяльності за допомогою засобів тарифного та нетарифного регулювання покликане оптимізувати процеси, які відбуваються в цій сфері, а також забезпечити інтереси держави й споживачів.

Окремого розгляду потребують методи правового регулювання в митній справі з огляду на характер сполучення задіяних правових регулятивних засобів (дозволів, заборон, зобов’язань; стимулів і обмежень).

1.2 Теоретико-методологічні аспекти сучасних митних відносин як складової економічного впливу державної влади

Актуальність заявленої наукової проблеми митних відносин обумовлена впливом низки факторів, серед яких: 1) діяльність направлена на реальне нормативно-правове забезпечення митної складової у системі державних органів влади як необхідна якісна потреба сучасної держави Україна; 2) об'єктно-предметне усвідомлення і обґрунтування митних відносин як сфери спеціальної науково-дослідної діяльності у руслі наукового дослідження системи державної влади і державного управління; 3) політична глобалізація і економічна інтеграція як чинники, які мають прямий вплив на характер змін у системі державної влади, функціональне призначення держави як суспільної організації, врахування яких дозволяє встановити характер і напрями сучасних трансформаційних процесів державотворення.

Науково-дослідна діяльність митної складової у системі державної організації влади є наслідком диференціації наукової діяльності шляхом виокремлення об'єкту і формування його предметної складової. Митні відносини завжди були сферою державної влади як публічної організації. Доцільність виокремлення митних відносин як окремого об'єкту дослідження поза апаратом державної влади є виправданим прийомом дослідження нашого часу, використання якого обґрунтовується: по-перше, апарат влади в цілому, його структура та компонентне наповнення, як об'єкт наукового дослідження, не був актуальною проблемою; комплексно і системно до державної влади, державного апарату наука звернулася лише в умовах незалежної держави Україна з огляду на потребу суспільства в результаті відходу від радянської моделі організації державної влади і управління; по-друге, сучасна предметна складова державної влади, апарату влади здебільшого формувалася під впливом західноєвропейської суспільної, політичної і правової думки і практики, сприйнятих у формі запозичення тих чи інших інститутів, одночасно зі збереженням елементів старих інститутів, що призвело сполучення

трьох суперечностей: 1) соціалістична традиція у сфері політичної влади і господарського управління підкріплена конституційною нормою соціальної держави, відмінності між якими майже не помітні; 2) капіталістичні відносини у сфері виробництва і накопичення матеріальних благ; 3) звернення до іноземного досвіду у сфері вибору стратегічних напрямів розвитку, в якості інструменту саме модернізації політичної системи суспільства і управління; по-третє, конституювання демократії, соціальності, верховенства права, прав людини які мають прямий вплив на формування цілей і завдань державних органів влади, в умовах збереження елементів системи старої системи організації державних органів влади посилює конституційну інфляцію окремих її засад; по-четверте, ознакою часу є нормотворча діяльність у забезпеченні нормативної діяльності державних органів влади, апарату державної влади, ефективність якої прямо залежить від того як законодавець додержується принципу верховенства права, створюючи своєю діяльністю засади стабільності у функціонуванні апарату влади та його елементів, зменшуючи, таким чином, залежність від суб'єктивної волі та амбіцій конкретних осіб, створюючи по суті феномен безособової системи управління. У контексті останнього, роль юридичної науки значно посилюється, в межах якої стає можливим дослідження феноменів державного апарату, державної влади і митних відносин, формуючи тим самим юридичну концепцію держави, актуальність якої набирає ваги.

Митні відносини як об'єктно-предметна сфера науково-дослідної діяльності на пострадянському просторі виявили значну зацікавленість серед науковців завдяки організаційно створеним умовам спеціальної науково-дослідної діяльності з одної сторони, а з іншої – звернення до наукового дослідження державного апарату, державної влади в цілому, що стало можливим очевидності браку науково-обґрунтованої системи організації державної влади з точки зору її структурування, системних зв'язків, обґрунтування функціональної значимості структурних елементів. І як наслідок встановлення взаємозалежності між кількісними і якісними показниками у системі органів державної влади з точки зору ефективності діяльності апарату, здатності ним виконувати і вирішувати проблеми поставлені

суспільством [50, с. 108–111; 59, с. 13–14; 20; 101]. Об'єктивна потреба наукового дослідження сфери діяльності державного апарату зумовлена раціональним використанням державного ресурсу, що має неабияке значення для легальності і легітимності державної влади. Отже, напрями науково-дослідної діяльності митних відносин визначили основні групи проблем, серед яких: по-перше, ефективність держави як суспільного інституту відповідно часу, здатність апарату влади вирішувати поставлені проблеми суспільством у напрямі його безпеки і розвитку; по-друге, функціональне значення митних відносин у системі державних органів влади з метою виявлення, компонентного наповнення і оформлення змісту діяльності митних державних органів, її організації і взаємодії як поміж собою так і з зовнішнім середовищем; по-третє, вироблення понятійно-категоріального апарату як науково-обґрунтованого змісту діяльності митних державних органів через призму нормативно-правових актів.

Таким чином, вперше в умовах незалежної України, закладаються основи наукового обґрунтування організації і діяльності органів державної влади, доведено, що однією з причин, яка викликала і викликає кризові явища у системі державної організації влади є, насамперед, брак її досконалого правового регулювання, що сягає своїм корінням в минуле [75, с. 147–152; 76, с. 77–81]. За весь період радянського часу так і не було сформовано належної нормативно-правової бази, яка організаційно й функціонально закріплювала б статус, наприклад, виконавчих органів як ключових у системі розподілу влади, або таких, що мають схильність до фактичного домінування. Водночас, пошуки законодавчої моделі устрою виконавчої влади відбуваються за відсутності належних наукових досліджень, які визначили б, зокрема, соціально-правову природу, призначення, особливості виконавчої влади, її місце в механізмі розподілу державної влади. Слід відзначити, що термін «виконавча влада», який широко застосовується нині, протягом значного часу був фактично вилучений з наукового правового теоретичного обігу, оскільки домінувала теорія поєднання в радах законодавчої і виконавчої влади. Незважаючи на існуючі праці вчених з названої проблематики,

ще й до сьогодні не існує обґрунтованого загальнотеоретичного підходу до досліджуваних феноменів [95].

Досвід ефективної держави в різних країнах переконливо свідчить, що при певних політичних і соціально-економічних умовах, діяльність митних органів може розглядатися в якості вагомого чинника становленні самої державності. Митні відносини охоплюють сферу переміщення товарів, предметів через державний кордон (митний кордон), пов'язані виключно з функціонуванням держави як публічної суспільної організації. Митна складова, як частина системи державних органів влади, розглядається як спеціалізована сфера діяльності держави у захисті економічних інтересів організованого нею суспільства. За цих умов сфера митних відносин, як компонентна складова системи державних органів влади не є виключенням, а логічним напрямом науково-дослідної роботи, завдання якої полягає в усвідомленні і обґрунтуванні функціонального призначення митної складової. Наукові дослідження у сфері митних відносин носять переважно комплексний характер, направлені на максимальне виявлення закономірностей тої чи іншої складової системи державної організації влади. До позитивних результатів можна віднести, насамперед, формування структури митної складової (митна політика; переміщення через митну територію товарів, предметів і транспортних засобів; митні режими; митне регулювання; встановлення та справляння митних платежів; митне оформлення; митний контроль; валютний контроль; надання митних пільг і ведення митної статистики та товарної номенклатури зовнішньоекономічної діяльності; боротьба із контрабандою та іншими порушеннями митного законодавства; дізнання; притягнення винних осіб до відповідальності за скоєні порушення; провадження; інформаційна, консультативна та роз'яснювальна діяльність; прийняття, відміна чи відкликання попередніх рішень; звернення переміщених з порушеннями митного законодавства предметів та товарів у власність держави та ними розпорядження; оскарження та розгляд рішень, дій чи бездіяльності митних органів та їх посадових осіб; регулювання порядку проходження служби в митних органах та внутрішніх взаємовідносин; співробітництво із митними органами інших країн та міжнародними організаціями в

галузі митної справи та митного регулювання), створення понятійно-категоріального апарату, завдяки якому та чи інша спеціалізована сфера державної діяльності набуває чіткості, що має неабияке значення для її нормативно-правового забезпечення, виявлення їх функціонального значення. Бракує, поки що, системного підходу до державної організації влади, без якого залишаються мало усвідомленими соціальна природа функцій держави, особливо їх виявлення яке однозначно не впливає з фіксації їх у тих чи інших нормативно-правових актів, взаємозв'язку між функціями держави і функціями окремих органів державної влади. А це має суттєве значення на розуміння цілей і завдань держави, її органів влади, їх співвідношення з функціями.

Дослідження митної складової, як заявленої проблеми, основу якої складають «митні відносини» у системі організації державних органів влади, пропонуємо розглянути у двох аспектах:

1) митні відносини як іманентна комплексна складова суспільно-економічної сфери впливу державної влади;

2) функціональне призначення та зміни митної складової держави у контексті сучасних тенденцій політичної глобалізації та економічної інтеграції.

1. Ключовим словом митних відносин як об'єкта дослідження є «відносини» які сприймаємо як результат взаємодії суб'єктів з приводу тих чи інших потреб, інтересів. Тобто, суб'єкти вступаючи у взаємовідносини, чогось завжди прагнуть, розраховують отримати блага для себе, реалізувати інтереси. Дії суб'єктів, матеріальні і нематеріальні блага є відображенням різних аспектів але одного й того ж явища – відносини з приводу благ.

У системі державних органів влади митні відносини, як компонентна її складова, займають місце спеціалізованої сфери діяльності державної влади, основу якої складають повноваження (державно-владні повноваження). Такий підхід є найбільш чітким, формально-визначеним, суто юридичним і дозволяє максимально акцентувати увагу на юридичній природі державної влади. Тому державна влада визначається як система юридичних державно-владних повноважень державних органів і посадових осіб, розподілених по вертикалі й

горизонталі, спрямованих на досягнення цілей і реалізації завдань держави. Юридичне державно-владне повноваження розглядається як першоеlement державної влади. Під повноваженням розуміються вид і міра належної й можливої поведінки державних органів і посадових осіб. Парадигма державно-владних повноважень хоча і обстоюється науковцями та все ж не є остаточно прийнятною.

Відносна самостійність митних відносин визначається суб'єктним складом: митні органи як колективи державних службовців, особи (громадяни), юридичні особи, що беруть участь у переміщенні товарів, предметів і транспортних засобів через митний кордон.

Митні відносини формувалися у руслі міждержавних відносин, своєрідним проявом зовнішньоекономічної діяльності держави, проявом її економічної політики. Перехід економіки України на ринкові відносини, збільшення обсягу зовнішньоторговельних обмінних операцій, пасажиропотоку й вантажообігу через митні кордони, посилення заходів щодо національної й особистої безпеки громадян, впровадження сучасних глобальних інформаційних технологій, формування міжнародної нормативно-правової бази визначають необхідність врахування об'єктивних змін у діяльності цього спеціалізованого державного органу.

Митні відносини як спеціалізована компонентна складова державної влади, як ми вже зазначили, мають статус публічних інтересів. Водночас, митні відносини пов'язані з наданням митних послуг окремим громадянам, в результаті розвитку ринкової економіки, посилення міждержавної економічної інтеграції, що є сферою приватних міждержавних інтересів. Тобто, митні відносини можна розглядати як сферу комплексну яка охоплює відносини, пов'язані з переміщення товарів, предметів і транспортних засобів через державний кордон (митний кордон). При цьому публічна складова є визначальною у регулюванні приватних інтересів.

Відомо, що держава як суспільне явище відрізняється від будь якої іншої політичної організації тим, що вона формує апарат влади на засадах його відносної автономії функціонування, як умови стабільності, а головне ефективності. За таких умов нормативно-правове забезпечення, здатне сформувати основу

функціонування стабільного державного органу без домінування впливу конкретних осіб, як основоположної засади відокремлення публічних інтересів від приватних, або своєрідної системи безособової (неперсоніфікованої) системи організації державної влади [56].

Митні відносини як іманентна складова державної влади у взаємодії з іншими компонентами утворюють матеріальний склад її суверенітету. При цьому, суверенітет держави не означає суверенітету митних відносин. Властивості компонентів (митна складова) стають властивостями того цілого (державна влада) до складу якого вони входять. При цьому, властивості цілого не є властивостями його частин або компонентів. Тому, словосполучення «митний суверенітет» варто сприймати як акцент на факт відносної самостійності спеціалізованого органу держави в умовах нормативно-правового забезпечення його діяльності, аніж терміно-поняття.

Окремого висвітлення заслуговує питання суверенітету як політико-юридичної властивості державної влади яка в сучасних умовах потребує уточнення з огляду на трансформаційні процеси, які відбуваються у її змісті [67, с. 25–30]. Це допоможе з'ясувати взаємозв'язок між суверенітетом державної влади і митною складовою, які в сучасних умовах, що характеризуються посиленням діяльності міждержавних організацій та їх установ, взаємодія з якими призводить до виникнення представницьких стосунків на різних рівнях органів державної влади.

По-перше, орієнтально-узагальненою ознакою сучасних політичних, економічних, соціальних, демографічних, екологічних, міжнародних тощо сфер суспільного життя є проблема їх стійкого (стабільного) розвитку (концепції стійкого розвитку – системи факторів, які у своїй сукупності і взаємозв'язку здійснюють вплив на стабілізацію суспільних відносин, зменшують прояви ризиків, загрозливих для суспільства [77]). По-друге, суверенітет є не просто складовою у системі сучасних численних факторів, що оформилися і складають зміст концепції, а, насамперед, така інституціональна складова, яка визначає характер стійкості самої концепції стійкого розвитку. По-третє, будь які конструкти, що стали результатом прояву творчого потенціалу людства у напрямі стабілізації суспільних

відносин, є відображенням одномоментним, яке не може обійтися у майбутньому без нового творчого доробку з урахуванням динаміки розвитку самого суспільства.

Історичні умови виникнення ідеї державного суверенітету наклали свій відбиток на його сприйняття як явища абсолютного, нічим не обмеженого. Утвердження і формування правил спілкування між державами, дозволяло певний час відстоювати суверенітет держави як умову стабільного, стійкого розвитку. Але держава, як абсолютна величина на міжнародному рівні, вже не могла сприйматися адекватно її організованим суспільством без деякого уточнення про співвідношення таких понять як держава, державна влада, влада держави з точки зору суверенітету. Під впливом ідеї і практики реалізації правової держави, невід'ємними компонентами якої стали права людини, демократія, громадянське суспільство тощо, модернізувалася сама держава, її функціональний і механізмний характер, орієнтовано-узагальненою сутністю якої стає організація суспільних відносин на принципах поваги і захисту прав людини. Це не могло не відобразитися на змістовній характеристиці державного суверенітету. Так, Ганс Кельзен вважав, що суверенітет є властивість не держави, а безособового правового порядку, принцип у питанні взаємовідносин правової і фактичної сили [45]. За цієї точки зору держава є правова організація народу, яка володіє ні від кого не залежною владою.

Попри цього, сучасні наукові розвідки суверенітету держави мають неоднозначні результати. Сучасне міжнародне право має суттєвий вплив на державне законодавство і державно-правову організацію. Можна припустити, що міжнародне право одночасне і підтримує, і обмежує суверенітет держави. Жодна держава не може посилатися проти міжнародного права на свій суверенітет, оскільки сучасне міжнародне право покоїться не на свавіллі держави, а на загальних правах і інтересах всього людства. У теоретичному конструюванні наукової проблеми державного суверенітету ХХ ст. з'являються мотиви про відмову від зовнішнього суверенітету, який за сучасних умов стає скоріше фактором анархії в міжнародних відносинах, порушення порядку і правил, і як результат порушення стабільності і стійкості на міжнародній арені. Пропонується

вилучити суверенітет у держави і передати його людству, або, зберегти його у «сильних» державах. Мусимо зазначити, що природа походження державного суверенітету завдячує саме міжнародному фактору. А тому пропозиція, залишити лише внутрішній суверенітет є не що інше як відмова від суверенітету взагалі і, відповідно, тої рівноваги (стійкості), яка стала наслідком втілення суверенітету у практику міждержавних відносин. Тим більше, що внутрішня і зовнішня властивість всього лише аспекти єдиного явища. Подібна аргументація є відображенням або процесу формування нового (іншого) типу державно-правової організації, ознакою якого є посилення ролі міжнародних організацій, які зменшують функціональну значимість держави, або підміни державного суверенітету іншим змістом, який формує інший феномен. Прикладом може слугувати факт утворення нових держав, про що ми уже зазначили, що призводить до порушення стійкого (стабільного) розвитку, наприклад у взаємовідносинах між державами (Косово, Південна Абхазія тощо). У сучасній політико-правовій думці відчувається перебільшена увага до юридично-формального аспекту державного суверенітету без врахування динаміки політичних процесів, що призводить до хибних висновків функціональної ролі цієї властивості держави. Під впливом політичної глобалізації та економічної інтеграції відбувається об'єктивна трансформація змісту державного суверенітету у напрямі від абсолютної до відносної величини в умовах загальної тенденції соціалізації державно-правових інститутів. Державний суверенітет як абсолютна величина визначає державну владу як самодостатню, необмежену, природа якої втілена в ній самій. Загальнолюдські цінності визначили модернізацію державно-правових інститутів серед складових – відповідальність державної влади, механізм і функції якої конституційно визначені. У цьому сенсі абсолютність державної влади виглядає як відносна. В обох випадках державний суверенітет, як у формально-юридичному так і змістовному аспекті, залишається як невід'ємна властивість держави (державної влади). Отже, мова не йде про втрату державного суверенітету, відмова від зовнішнього суверенітету на користь внутрішнього, чи навпаки. Функціональна значимість державного суверенітету полягає саме в тому, що він є основою

стійкого (стабільного) розвитку саме сучасного державно-організованого суспільства.

Факти, що демонструють певну залежність окремих держав від інших і що ця тенденція має стійку основу розвитку, дають підстави погодитися з рядом науковців про наявність трансформаційних процесів здатних вплинути на сутнісні складові цього політико-юридичного явища, яке неодмінно може потягнути зміни у функціональному призначенні митної складової. Сьогодні без достатніх обґрунтувань не можливо дати відповідь з яким феноменом ми маємо справу в умовах посилення інтеграційних процесів. Головне при цьому, наскільки суспільство здатне буде відчувати власну безпеку і чіткість перспектив розвитку.

2. Для виникнення митних відносин і митного законодавства існували відповідні передумови. Економічною передумовою став розвиток товарного господарства з метою обміну, потреба у поповненні багатства спочатку окремих людей, котрі стягували митні збори, а пізніше – у поповненні державного бюджету. Митна політика держави формується залежало від конкретного суспільно-політичного розвитку, становища держави. В залежності від економічної мети, державою переслідувалась політика меркантилізму, коли вона намагалася накопичити якомога більше золота та валюти у державній скарбниці та політика протекціонізму, коли вона намагалася захистити інтереси власного виробника. Політичною передумовою появи митних зборів і митного законодавства було формування і створення держави, яка для утворення державного апарату стягувала різні податки та збори, в тому числі й торгівлі та провозу товарів. Це сприяло поступовому визначенню, оформленню та захисту митної території і державних кордонів, формування цілей і завдань діяльності митних органів державної влади, митної системи в цілому.

Політична глобалізація і економічна інтеграція, як тенденції розвитку які визначають зміст сучасних міждержавних відносин, відіграють чи не ключову роль яка визначає напрями і характер змін державотворчих процесів як всередині окремо взятої країни так і країн в цілому. Все чіткішими стають контури тих чи інших груп країн, які, в силу різних критеріїв, стають активними учасниками

різноманітних міждержавних договірних відносин, створюючи своєрідний наддержавний тип управління. Якщо до недавнього часу твердження, що інтеграційні процеси окремо взятої країни є потребою її внутрішнього життя, то сьогодні ми маємо справу з інтеграцією, здатної не просто впливати а й змінювати внутрішньо-економічне і, навіть, внутрішньополітичне життя окремо взятої країни [94]. Феномен зворотного впливу отримав назву глобалізація, матеріальну основу якого складає саме економічна інтеграція. Сьогодні вже не здається сумнівним твердження, що глобалізація і інтеграція мають ключовий вплив на економіку і політику держави окремо взятої країни, а ступінь інтегрованості економіки окремо взятої країни напряму залежить від потреб матеріального ресурсу інтеграції інтереси якого створюють по суті феномен політики глобалізації. Тобто, маємо справу з таким гравцем, рівному статусу держави, на міжнародному просторі, здатного не лише впливати, а й визначати долі цілих країн, які опинилися у зоні глобалізаційних та інтеграційних факторів які виявили і виявляють руйнівні наслідки свого впливу. З іншого боку – існує внутрішня проблема – виникнення нових держав шляхом їх виділення із вже існуючих, і у більшості варіантів розвитку подій головними героями стануть не тільки багатонаціональні, федеративні країни, але й країни, де існують регіони із великою різницею економічного розвитку. А з іншого боку, глобалізація та інтеграція посилюють міжнародне співробітництво, і під впливом суб'єктів міжнародно-правових відносин може мати місце прихована поступова втрата державою суверенітету. І хоча такі фактори впливу не змінюють юридичного змісту суверенітету як обов'язкового атрибута, властивого лише державі, у результаті ця ознака часто перетворюється у юридичну фікцію, в ой час як фактичні обставини потребують обґрунтування на основі оновлених підходів.

У контексті висловленого виникає питання щодо характеру змін, залежності основоположних, системоутворюючих елементів державної організації як важливого традиційного соціального інституту, з яким у суспільстві пов'язується низка проблем, рішення яких має суттєве значення для його ж безпеки і розвитку. Держава не є застиглою формою розвитку суспільства, в результаті змін самого

суспільства, держава здатна змінюватися, при цьому характер новацій залежить від змін відповідного рівня, іншими словами, зміни відбувається на рівні фундаментальних властивостей, чи на рівні її іманентних властивостей. Зміни фундаментальних властивостей однозначно ведуть до зміни всієї системи організації держави, зміни на рівні її іманентних властивостей (структурних елементів) як правило викликають зміни локальні і не торкаються всієї системи держави. Сутність держави проявляється в її функціях, які можна розглядати саме як прояв сутнісних властивостей держави. Відповідно, що будь які сутнісні зміни автоматично впливають на зміну всіх структурних елементів системи державних органів влади. Зміни викликають як правило зовнішні фактори, наприклад, суспільство, яке можна розглядати як безпосередній чинник, завдяки якому державна влада реагує на ті чи інші виклики і корегує зміст власної діяльності. Але не всі зовнішні впливи здатні виявити зміни як сутнісного так і локального значення. Виклики суспільства – вірна ознака можливих змін, наслідки яких можна мінімізувати, шляхом комплексного або системного підходів у зміні чи корекції повноважень тих чи інших органів державної влади. Неправильна оцінка суспільних викликів, як правило призводить до корекції повноважень державних органів неадекватно фактичним потребам суспільства. Як наслідки – неефективна діяльність державних органів влади, або суспільний конфлікт.

Перехід до ринкових відносин спонукав усвідомлення, вивчення, наукове обґрунтування низки нових напрямів діяльності митних органів: 1) дослідження взаємин державних митних органів з іншими суб'єктами – учасниками митних відносин; 2) формування, обґрунтування митної логістичної системи.

Цією роботою ми мали на меті обґрунтувати ряд методологічних аспектів, необхідність врахування яких дозволить відповідно до наукових принципів дослідження запропонувати ряд підходів у вивченні і дослідженні системи державних органів влади через призму митних відносин. Додержуємося позиції, що митна складова є невід'ємна від організації державної влади є її структурною складовою. А тому вивчення митної складової як спеціалізованої сфери діяльності державної влади проводиться у нерозривному зв'язку з органами державної влади.

Саме за таких умов дослідження сприятиме повноцінному пізнанню соціальної природи державної влади і допоможе уникнути хибних результатів.

Підсумовуючи, можна зазначити таке:

1. Митні відносини є комплексна сфера економічних суспільних відносин пов'язаної з переміщенням товарів, предметів, транспортних засобів з метою захисту економічних інтересів держави, модель якої втілюється у митній політиці держави

2. Митна політика як відображення функцій держави, втілення її цілей і завдань у відповідній сфері впливу державних органів влади визначає зміст її діяльності.

3. Нормативно-правове забезпечення митної діяльності державних органів влади є невід'ємна складова загальної тенденції формування системи безособової влади держави, або мінімізації суб'єктивного впливу на зміст і форму визначених законодавцем діяльності митних органів державної влади як умови перестороги від стратегічних помилок, що можуть виявити загрозу безпеки суспільства або сприяти виборі хибних стратегічних напрямів розвитку.

4. Державно-владні повноваження виявили необхідність науково-дослідної діяльності, яка має своєю метою формування структури, понятійно-категоріального апарату як основи для формування нормативно-правових актів у руслі нормативно-правового забезпечення митної складової у системі державних органів влади.

5. У зв'язку з тим, що сфера системи державних органів влади є мало вивченою з точки зору наукового обґрунтування у науко-дослідній діяльності, домінує підхід комплексного вивчення компонентів системи державних органів влади всупереч системному підходу.

6. Основними джерелами впливу на формування змісту митної політики є як внутрішні аспекти діяльності держави у напрямі виконання функцій, так і зовнішні – міжнародно-правова діяльність держави яка в умовах економічної інтеграції та політичної глобалізації є домінуючою.

1.3 Становлення регулятивної функції митних органів

Актуальність наукового дослідження функцій митної системи достатньо чітко сформулював один з найвідоміших українських фахівців з митного права Є. В. Додін: «Виділення митної системи в особливу гілку державної виконавчої влади обумовлено не тільки специфічністю виконуваних нею завдань – митного контролю й митного оформлення предметів і транспортних засобів, що переміщуються через державний кордон України, але головним чином тим обсягом й змістом функцій, які необхідні системі для реалізації цих завдань. <...> тільки через з'ясування кола функцій і їх зміст можна чітко визначити роль і місце цієї системи в структурі державної виконавчої влади».

З ним згоден й Д. В. Приймаченко: «... митні органи посідають особливе місце в системі органів виконавчої влади, що визначається, насамперед, метою створення, функціонування та характером виконуваних завдань і функцій. Саме це й обумовлює специфіку їх виконавчо-розпорядчої діяльності, аналогів якої в державі немає».

Під функціями держави розуміють головні соціально значущі напрями її діяльності на конкретно-історичному етапі розвитку суспільства, що становлять особливий механізм державного впливу на суспільні відносини та процеси, який визначає головні напрями та зміст її діяльності з управління суспільством. Функції держави обумовлюються її завданнями, залежать від сутності держави та змінюються в залежності від неї.

На основі аналізу юридичної літератури Д. В. Приймаченко зробив висновок, що функції митних органів – це специфічні, відносно самостійні й якісно однорідні складові діяльності митних органів, які характеризуються цільовою спрямованістю на досягнення мети та завдань, що стоять перед ними.

У 1996 р. С. В. Ківалов називав 18 основних функцій митних органів. Він в цілому погоджується з російським дослідником А. Н. Козиріним, що основні функції митного механізму – фіскальна й регулятивна – визначили дуалізм митного

права. У загальному вигляді регульовані митно-правовими нормами відносини можна звести до двох видів:

а) відносини адміністративно-правового характеру, що виникають на основі державно-владних приписів і стосуються передусім різноманітних обмежень на ввезення й вивезення товарів (квотування, ліцензування тощо), порядку здійснення митних операцій і справляння митних формальностей;

б) відносини фінансово-правового характеру, пов'язані зі справлянням митних податків і зборів.

Згодом у спільній статті з Б. А. Кормичем С. В. Ківалов виділив три базові функції митної політики: фіскальну, регулятивну та захисну.

У 2003 р. Є. В. Додін, проаналізувавши чинні нормативно-правові акти, що на той час регламентували діяльність митної служби, а також проекти, зробив висновок: «Основними функціями митної системи в цілому є – фіскальна, регулятивна, правоохоронна, надання митних послуг і зародження підприємницької функції.

З метою забезпечення їх повноцінного й ефективного виконання, митна система виконує й інший вид функцій, які можуть бути названі внутрішньо-організаційними. Однак, якщо в реалізації першої групи функцій бере участь вся митна система, то наявність внутрішньо-організаційних функцій залежить, по-перше, від місця органу в цій системі, по-друге, від характеру виконуваних завдань тим чи іншим органом».

Натомість Д. В. Приймаченко відзначає, що перелік функцій митних органів невичерпний і може розширюватися залежно від соціально-економічної та політичної ситуації в державі. У якості узагальнених він виокремив такі їх функції як регулятивна, контрольна, економічна, фіскальна, охоронна і статистична.

Як видно, попри різницю поглядів усі дослідники відносять регулятивну функцію до основних функцій, здійснюваних митними органами. При цьому багатьма російськими дослідниками пріоритетною розглядається фіскальна функція, але такий підхід навряд чи можна визнати беззаперечним.

Є. В. Додін писав: «Регулятивна функція митної діяльності здійснюється через посередництво встановлення ставок мита, що застосовуються до товарів, які переміщуються через митний кордон, а також заборон і обмежень на ввезення та вивезення товарів, ліцензування, квотування експорту й імпорту, видачі дозволів на ввезення та вивезення окремих товарів тощо. Регулятивна митна діяльність провадиться виходячи з міркувань економічної політики, виконання міжнародних зобов'язань України, захисту економічної основи власного суверенітету; захисту внутрішнього споживчого ринку, як відповідний захід на дискримінаційні або інші акції іноземних держав та їх союзів, що утискують українських громадян, і на інших достатньо важливих підставах».

Б. А. Кормич відзначав, що «особливо значну роль нетарифні обмеження відіграють в забезпеченні національних інтересів в митній сфері щодо контролю за переміщенням зброї, технологій подвійного застосування, наркотичних засобів та інших товарів і предметів, оборот яких обмежено або заборонено, чи які становлять загрозу національній безпеці країни. В цьому аспекті важливою є можливість повністю припинити переміщення певного виду товару через митний кордон, що досягається лише при застосуванні нетарифних заходів».

Не маючи єдиної точки зору щодо кількості функцій митниці, практично всі дослідники вважають, що основними є фіскальна, регулятивна і статистична. Безперечно найдавнішою є фіскальна. Таким чином митна діяльність є одним з найдавніших видів діяльності державного апарату, практично його ровесником, оскільки функціонувати даний апарат може лише за умов постійного фінансового забезпечення. Регулятивна й статистична функція митниці утверджуються значно пізніше. Зародження регулятивної функції у західноєвропейських державах відносять до XVII ст., а в Росії – на кінець XIX – початок XX ст.

Наприклад, основними видами діяльності митних установ Російської імперії наприкінці XIX – на початку XX ст. були:

- забезпечення надходжень митних податків до державного бюджету,
- боротьба з контрабандою та порушеннями Митного Статуту,

- обмеження і контроль за ввезенням предметів, небезпечних з точки зору державної та громадської безпеки,
- збір даних щодо імпорту та експорту товарів.

Проте провідною у Російській імперії, як відзначає Г. В. Поташнікова, була фіскальна функція.

Історіографія історії митних відносин на сьогоднішній день є порівняно невеликою. У процесі дослідження певних аспектів даної проблематики переглядаються усталені твердження, з'являються нові погляди, підходи. Метою цієї статті є аналіз заходів, які можна вважати регулятивними, що застосовувалися різними державами, передусім європейськими, значно раніше, ніж це прийнято вважати в юридичній літературі.

Зараз регулятивна функція митної політики має пріоритетне значення. Вона полягає у впливі держави на зовнішньоекономічні відносини з метою забезпечення національних інтересів, інтересів національних товаровиробників і створення сприятливих для них умов, забезпечення виконання державної політики в сфері економіки, виконання міжнародно-правових зобов'язань держави. Регулювання здійснюється за допомогою встановлення ставок мита й митних зборів, ліцензування, квотування та встановлення інших нетарифних обмежень. Вважається, що вперше їх стали застосовувати у Великобританії приблизно з середини XVII ст. Для ефективнішої експлуатації колоніальних володінь і розвитку національної промисловості колонії зобов'язували торгувати лише з метрополією. При використанні для перевозок англійських кораблів митні ставки дещо зменшували. «Саме з середини XVII ст. держава починає активно втручатися у зовнішньоекономічні відносини з метою їх регулювання».

В Іспанії подібну політику щодо колоній можна спостерігати уже в XVI ст. В останніх були заборонені всі галузі промисловості, що розвивалися в метрополії, виноробство й вирощування оливок. Усі оброблені товари, вино й оливки колонії повинні були купувати в Іспанії. Доступ іноземцям до її американських володінь був категорично заборонений. Уся торгівля із заморськими територіями здійснювалася тільки через Севілью, а пізніше – через Кадіс. Крім того, у зовнішній

торгівлі іспанський уряд запровадив багато заборон і обмежень на вивезення товарів. «Цим шляхом, – відзначав М. Н. Соболев, – він думав боротися зі зростаючим подорожчанням усіх товарів, зовсім не підозрюючи, що істинна причина цього подорожчання полягає у величезному припливі золота і срібла». Як наслідок, вказані заходи негативно позначилися на розвитку промисловості та землеробства.

Власне, втручання властей у зовнішньоторгові відносини можна бачити і раніше, зокрема й в економічно не самих розвинутих державах. «Під впливом ремесел, що розвивалися в містах, у міру зростання товарів, які вироблялися на внутрішній ринок, власті середньовічних міст усе частіше прагнули захиститися з допомогою митних заходів від напливу іноземних однорідних товарів», – пише Л. Н. Марков і наводить низку прикладів з історії Парижа, Парми, Парлберга, Констанца, Гамбурга XII–XV ст. На думку Ю. Борхардта, на початку середніх віків у германських землях прагнули до того, щоб обмін відбувався безпосередньо між виробником і споживачем. Місто разом з околицями складало міську округу. «Місто прагнуло всю цю область господарськи відокремити від зовнішнього світу; чужоземець не повинен був вивозити з собою жодних продуктів з цієї господарської області й, з іншого боку, жоден городянин не повинен був потребувати привезених ззовні продуктів. Таким чином утворилося характерне для середніх віків становище: вся Германська імперія... була поділена на велике число маленьких господарських областей, що прагнули задовольняти свої потреби з власних джерел і тому всіляко протегували місцевим промислам і охороняли ці останні від зовнішньої конкуренції». В Англії епохи Великої хартії вольностей (1215 р.), як зазначає В. Дж. Ешлі, на іноземних купців постійно дивилися з підозрою, побоюючись, що останні підірвуть монополію англійських купців на внутрішню торгівлю. Однак і до торговців інших англійських міст ставилися так само, як і до зарубіжних. На початку XV ст. полочани прагнули (хоч і не зовсім вдало) встановити певні розміри закупок полоцьких товарів німецькими купцями з метою ліквідації конкуренції іноземних купців на місцевому ринку. А. К. Дживілегов відзначав, що ідея протегування місцевій торгівлі й промисловості виникла ще в

період середньовіччя і спочатку була притаманною для міст, а пізніше її сприйняли держави. Заборонні заходи сформувалися, коли міста вели торгівлю між собою. Їх головний принцип «полягав у тому, щоб завадити гостю нажитися там, де може нажитися свій купець. Якщо ж він отримував бариші в такій операції, котра не перебивала дорогу місцевому купцеві, проти цього протестували не надто сильно. Зовсім не протестували у тому випадку, коли гість умів отримати вигоду таким чином, що в цій же операції наживався й місцевий купець, наприклад, коли він привозив і продавав гуртом закордонний товар або скуповував зібрану місцевими купцями сировину». (Вказаними заборонами забезпечувалася, наприклад, посередницька роль прибалтійсько-німецького купецтва у торгівлі Московської держави із Західною Європою, що була основою його достатку. Після переходу більшої частини Східної Прибалтики до складу Швеції у Столбовському 1617 р. і Кардіському 1661 р. договорах закріплювалося, що московські торгові люди мають право торгувати у шведських володіннях тільки зі шведськими підданими). Стосовно митних тарифів А. К. Дживілегов відзначив, що практично завжди «товар, привезений гостем, обкладався важче, ніж товар свого купця, так що гостю за інших умов однакових конкуренція з місцевим купцем ставала неможливою».

Заборони на вивезення товарів у пізньому середньовіччі могли мати метою розвиток місцевого виробництва. Наприклад, у Кастилії такі заходи сприяли розвиткові гірничої промисловості, що була державною монополією. А заборона на вивезення коней, мулів тощо позитивно відбилася на розвитку скотарства. У Барселоні ж до 1491 р. було заборонено продаж іноземних сукон.

З іншого боку, мали місце звільнення від сплати мит з метою покращення якості життя місцевого населення. У Кастилії ще в XIII ст. мита не стягувались з сільськогосподарського знаряддя, що ввозилося не для продажу, а для обробки власного поля, а також з книг, одягу й інвентарю, необхідних школярам. Привілеєм від 13 лютого 1281 р. цей список поповнився багатьма іншими предметами хатнього вжитку.

Пізніше регулювання мало місце у зв'язку з подіями міжнародного характеру, зокрема, під час ведення воєнних дій.

У 1499 р., у відповідь на заборону Івана III ввозити сіль з Лівонії в Московську державу, перша запровадила заборону на продаж у Московію зброї і товарів військового призначення (гармати, порох, селітра тощо). 25 червня 1509 р. лівонський магістр Вальтер фон Плетенберг підтвердив заборону на експорт до Московської держави кольорових металів (міді, олова, свинцю, зокрема у вигляді котлів і дроту), характерну для Великого князівства Литовського (далі – ВКЛ) у 1494–1514 рр.

Є відомості про заборону вивозити предмети військового характеру з ВКЛ у 1520-і рр.: воєвода вітебський і маршалок господарський Іван Богданович Сапега у листі, адресованому Ризькій Міській Раді, дякує за повернення з Риги вітебського міщанина, який продав всупереч забороні «в землю неприятельскую панцири» (кольчуги).

Статут Варшавського сейму 1557 р. забороняв вивезення з Корони коней. Якщо порушення здійснювалося з відома старости або цельника (прикордонного митника), останні підлягали штрафові у розмірі двохсот гривень. Якщо вивезення допускав цельний писар, його очікувало дванадцять тижнів ув'язнення. Конституцією Пьотрковського сейму 1565 р., іноземним купцям, які мешкали в Польщі, заборонялось під страхом конфіскації вивозити нажите майно з Корони. Контроль же покладался на старост і цельників.

Під час Лівонської війни, згідно з «таксою» для стягування мита, установленою 8 листопада 1563 р. підскарбієм ВКЛ Остафієм Воловичем, не належало платити мито «от железа, меди и всего того, што ку стрелбе и войне належит». З іншого боку, суворо заборонялося вивозити за кордон коней, зброю і залізо. Через двадцять п'ять років було прийнято Третій Литовський статут, що забороняв вивозити з ВКЛ як у військовий, так і в інший час зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли та інші предмети військового призначення. Порушник мав каратися смертю, а товари і вся його власність – конфісковуватися на користь великокнязівської скарбниці.

Численні обмеження на експорт, що вводилися з воєнних міркувань або для гарантованого забезпечення населення товарами першої необхідності, були

притаманні для Османської імперії. До них відносилися зброя, коні, срібло, золото, мідь, свинець, залізо, сірка, зерно, ліс.

Нерідко товаром, забороненим до вивезення, ставав хліб. Франція забороняла вивезення зерна в 1305 і 1307 рр., а Кастилія експорт своєї пшениці, а також худоби в 1307, 1312, 1351, 1371, 1377 і 1390 рр. У Каталонії в XV ст. імпорту пшениці заохочувався преміями, але її експорт практично був неможливим із-за надзвичайно високого мита. Ці заходи були викликані необхідністю забезпечувати багаточисленне населення (особливо у Барселоні), щоб запобігти голодові та хворобам, що слідували за ним, явищ на той час достатньо розповсюджених у Європі.

Перша заборона вивезення зерна за кордон ВКЛ, обумовлена повним неврожаєм, на думку В. І. Пічети, відноситься до 1557 р. Учений визнавав її цілком розумною. 12 серпня 1563 р. службникам ВКЛ були розіслані листи, що суворо забороняли пропускати за кордон харчові продукти. Невиконання заборони передбачало для урядників втрату посади, а для митників – страту на смерть. Але «князи, панове и земляне-шляхта» почали зразу ж просити великого князя про дозвіл вивозити «жито... съ пашень своихъ властныхъ». І вже 31 серпня того ж року Жигимонт Август дозволив їм вивозити до Гданська і Крелевця хліб і худобу, не куплені, а вирощені у власних господарствах з умовою, що вони особисто або їх слуги повинні скласти присягу про походження товару. Причиною послаблення була тривала боротьба шляхтичів за митні пільги, з якою великий князь змушений був рахуватися, адже його непоступливість як польського короля відносно вимог коронної шляхти, представлених на сейм 1558–1559 рр., привела до відмови схвалити збирання податків, необхідних для ведення війни.

Тоді ж у Московській державі було заборонено постачати до Швеції віск, сіль, льон і плоскінь, а до Лівонії у 1555 р. – віск і сіль. Цього ж року до «заповідних товарів» були віднесені віск і сало. Категорично заборонялося вивозити з Московії золото та срібло, що зафіксовано у Новгородській таможенній¹ грамоті 1571 р. Після укладання Столбовського мирного договору

¹ В українському тексті історичний термін «таможенная грамота» з метою уникнення термінологічної плутанини не слід перекладати. У Московській державі тривалий час митні

між Московською державою і Швецією уряд першої 1 червня 1617 р. відправив наказ новгородським воєводам, яким суворо забороняв вивезення за кордон хліба та харчових припасів як своїми, так й іноземними торговими людьми. У 1628 р. заборонено вивозити з Московії хліб, м'ясо, рибу, віск і благородні метали, у 1649 р. – хліб до Швеції. «Особливо, – відзначав М. І. Костомаров, – уряд забороняв відпуск хліба до Литви, коли з цією державою відбувалися неприявні сутички». До «заповідних товарів» у Московії належав ямчуг (селітра), необхідний для виготовлення пороху, кречети, дорогий, рідкісний птах, що інколи посилався як подарунок монарха іноземним володарям. Як зазначав К. Лодиженський, оголошуючи деякі товари «заповідними», держава монополізувала їх продаж за кордон й отримувала таким чином додатковий прибуток.

Регулювання мало й протекціоністський характер. Наприклад, митний статут Швеції 1613 р. встановлював різницю між іноземними і шведськими торговцями. Останнім надавалася пільга у вигляді сплати половини тарифного мита. У наступному році вони сплачували третину ввізного мита, а в 1615 р. – знову половину. Заснована 1634 р. голштинська компанія отримала право торгівлі з Персією через Московську державу впродовж десяти років. Але їй заборонялося вивозити з території останньої товари, якими торгували місцеві купці.

Аналізуючи дані Івангородської митниці за 1619–1620 рр., В. В. Дорошенко відзначив, що порівняно з розміром митного обкладення, яке бачимо на початку XVII ст., з одного боку, в Нарві, а з іншого – в Новгороді, мито у 1,5–3% належало би визнати невеликим. «Подібний лібералізм у митній політиці шведських властей безпосередньо після Столбовського миру, пояснити можна, очевидно, прагненням відродити торгівлю в цьому районі, серйозно підірвану в попередній період військових бур, і – в перспективі – забезпечити умови для успішної конкуренції шведських портів у Прибалтиці з торгівлею Архангельська».

відносини регулювалися жалуваними грамотами. Жалувані *таможенні* грамоти визначали порядок місцевого митного управління, предмети обкладання, види та розмір мит тощо. Жалувані *митні* грамоти видавалися на звільнення від торгових і проїжджих мит, жалувані проїжджі – на право безмитного провезення товарів. А з кінця XV ст. і до прийняття Торгового уставу 1653 р. видавалися уставні таможенні грамоти.

У Московії за Михайла Федоровича (1613–1645 рр.) англійські купці отримали підтвердження своїх привілеїв на безмитну торгівлю (вперше наданих 1555 р.) з умовою, що постачатимуть царській казні сукна, матерії та інші «рукотворні вироби» («рукодельные произведения») за ціною, за якою ті продаються на їх батьківщині, а також не привозитимуть товари неанглійського виробництва, не вивозитимуть за кордон шовк і не привозитимуть тютюн. Причина пільги полягала у тому, що англійці пропонували товари, виробляти які на той час у Московії не могли. Голландцям цей же цар надав право на безмитну торгівлю впродовж трьох років, щоб відшкодувати втрати, яких компанія зазнала в роки смутного часу. Ситуація з наданням митних пільг у Московській державі змінилася у другій половині XVII ст. Іноземці були обкладені більшим митом порівняно з місцевими купцями, відповідно до торгового уставу 1653 р. і особливо 1667 р. Вводилися нові заборони. Якщо С. Ф. Огородніков вважав, що в останньому документі уряд Олексія Михайловича (1645–1676 рр.) пішов шляхом деякого обмеження іноземної торгівлі на користь вітчизняної, то М. І. Костомаров був категоричнішим: устав 1667 р. «схиляється до того, щоб витіснити іноземців з торгівлі всередині Росії, обмеживши їх торгові операції портами». Хоча ще до кінця XVII ст. московська держава потребувала іноземних товарів, що не вироблялися зовсім або вироблялися у недостатній кількості в країні: мідь, залізо, зброя, сукна, вина, предмети розкоші. Натомість з розвитком власної промисловості у Росії першої чверті XVIII ст. для захисту її від іноземної конкуренції запроваджуються високі протекціоністські мита. Наприклад, у 1719 р. встановлено 100-відсоткове загороджувальне мито на ввезення голок. Найбільшого розвитку протекціоністські ідеї у митному законодавстві досягли у Митному Тарифі 1724 р.

Досить чітко аналогічні дії охарактеризував у своїй роботі 1902 р. М. Н. Соболев. «Самим звичайним засобом покровительства було встановлення мит на іноземні товари, що ввозилися, чи навіть повна заборона їх ввезення. Завдяки високому митному обкладенню, ці товари продавалися всередині країни за дорогою ціною, що й змушувало віддавати перевагу дешевшим продуктам

внутрішнього виробництва. З іншого боку вивезення сировини заборонялося або обкладалося високими митами для того, щоб перешкодити її обробці іноземцями та щоб здешевити для внутрішніх виробників; точно так само заборонялося й вивезення машин і всіляких знарядь виробництва; навпаки, вивезення оброблених виробів нерідко заохочувалося вивізними преміями, звільненнями від вивізних мит, поверненням акцизу з метою збільшення вивезення країни».

В Англії з 1355 р. було заборонено ввезення іноземного заліза. Разом з тим, Статут про використання (Statute of Employment) з 1390 р. унеможливив для іноземців вивезення з країни золота й срібла, а дозволяв вивозити лише англійські товари, в чому виразно проявилися ідеї меркантилізму.

Заборона вивезення дорогоцінних металів іноземцями могла мати й інші причини. Як відзначав В. І. Пічета, «наплив у Вільну московських купців, які почали посилено скуповувати срібло, заставив Олександра видати розпорядження про заборону подальшого вивезення срібла з Литви. Московське посольство в 1494–1495 рр. прагнуло досягти його скасування, але всі спроби завершилися невдачею. Послам рішуче відповіли, що вивезення срібла заборонено». Коли ж московські купці спробували вивезти його контрабандою, їх наздогнали й вилучили 20 гривень металу. А в 1530–1540-і рр. мало місце обмеження вивезення срібних виробів з Московської держави.

Покровительство вітчизняній промисловості за допомогою митного регулювання виразно проявилось в Англії XVI – початку XVII ст. Король Едуард VI (1547–1553 рр.) підняв мита на ганзейські товари, що ввозилися до країни, з 1% до 20%, а королева Єлизавета I (1558–1603 рр.) підвищила їх до 27,5%. За часів Єлизавети система ввізних мит по суті мала заборонний характер. Ввезення ж деяких оброблених виробів, зокрема шовкових тканин, було взагалі заборонене. З іншого боку, англійські монархи забороняли або обмежували вивезення сировини, що особливо спостерігається у XVII–XVIII ст., й заохочували експорт англійських товарів.

Запровадження високих мит на іноземні товари, що ввозилися, інколи мало дуже серйозні міжнародні наслідки. Прийнятий з ініціативи Кольбера, міністра

Людовика XVI, французький митний тариф 1667 р. практично унеможливив імпорт голландських товарів (сукон, кружев). У відповідь голландці заборонили ввезення французьких вин і горілок й підвищили мита на французькі шовкові матерії та інші товари. Французький уряд, своєю чергою, ввів низку митних обмежень щодо Голландії. Суперництво у митній царині між двома державами переросло у війну 1678 р. За умовами Німвегенського миру Франція була змушена повернутися до поміркованішого тарифу 1664 р.

Проте відомі й випадки обмеження купівельних можливостей співвітчизників. Наприклад, конституція Варшавського вального сейму 1576 р. із-за значних збитків заборонила підданам Корони їздити до Угорщини з метою придбання вина і коней. Купувати їх належало на спеціально призначених складах або у іноземців.

У 1628–1633 рр. московський уряд в умовах монополії царської казни на торгівлю хлібом дозволив Швеції безмитні закупівлі зерна, тоді як інші сплачували мито понад 16%². Таким чином здійснювалося приховане субсидювання Швеції, яка була учасником Тридцятилітньої війни, оскільки остання перепродувала зерно до Голландії. З 1634 р. політика у цьому питанні різко помінялась. З одного боку, в Смоленській війні Москва не досягла бажаних результатів, тому не була зацікавлена в подальшому наданні субсидій Швеції. З іншого боку, безмитні закупки зерна скандинавами підняли ціни на нього на внутрішньому ринку в кілька разів, із-за чого виникла небезпека міських повстань. Після укладання Полянівського миру вже датський король Христіан IV намагався отримати у московського царя згоду на безмитне вивезення хліба впродовж десяти років, переслідуючи плани створення антишведської коаліції.

В основу митного регулювання могли бути покладені дипломатичні аспекти. Наприклад, у 1628 р. персидські купці привозили до Астрахані товари від шаха і свої власні. Якщо перші митами не обкладались, то другі обкладались достатньо високими.

² Розрахунки здійснені на основі запису переговорів шведського посла Ф. Шедінга в Посольському приказі про закупівлю хліба у Московській державі. Б. Ф. Поршнев наводить цифру в 17–17,5 %.

Регулювання з допомогою тарифних заходів яскраво проявилось під час датсько-шведської війни 1644–1645 рр. Раніше Данія була зацікавлена у жвавих зносинах з Московською державою закордонних купців: чим більше прибувало в Зунд іноземних кораблів, що направлялися до Нарви, тим більше доходів від транзитного й ластового мита надходило до скарбниці. Тепер же з допомогою т.зв. зундського мита датський король Христіан IV намагався перешкоджати успіхам Швеції й утримати панування своєї держави на Балтійському морі. Як зазначав Г. В. Форстен, «в Зунді він значно збільшив мита і запровадив навіть нові... щороку без всякої підстави, лише за своїм капризом, король змінював такси транзитних мит; хто не міг заплатити потрібного мита, втрачав всі свої товари: вони конфісковувались на користь датської корони. Крім транзитного мита придумані були такі нові: мито з кожного окремого корабля, сота пеня з усіх військових снарядів і хутра, особливий збір із золота, додаткові або ажіотажні гроші, збори за стоянку в гавані, ласточні та маячні збори, дефініційні гроші, збори для бідних тощо». Часто, бажаючи залишити товар, Христіан IV призначав мито, яке неможливо було сплатити, внаслідок чого купцям залишалося продати товар королю за призначеною ціною. Після поразки Данія змушена була зробити зундське плавання для всіх вільним і значно зменшити транзитне мито за прохід через свої протоки.

Безперечно, автор не претендує на повноту та всебічність аналізу означеної теми, тим паче, що у межах журнальної статті це здійснити неможливо. Однак, проведене дослідження дає можливість дійти висновку, що у пізньому середньовіччі та у ранньомодерну добу в європейських державах з різним економічним рівнем розвитку застосовувалися тарифні та нетарифні засоби регулювання міжнародної торгівлі, які, передусім, переслідувало такі цілі: 1) заборона вивезення товарів, необхідних для армії в умовах ведення воєнних дій; 2) заборона вивезення зерна за неврожаю; 3) протекціонізм вітчизняним купцям; 4) заохочення імпорту товарів, що не вироблялися всередині держави; 5) приховане субсидіювання іншої держави.

2 МИТНІ ЗБОРИ ТА МИТНІ ТАРИФИ: ГЕНЕЗА ТА ІСТОРИЧНА ЕВОЛЮЦІЯ

2.1 Походження митних податків та регулювання, митні території

Митні податки. У традиційних суспільствах Стародавнього Сходу, де тривалий час переважала одержавлена власність у формі великих царських і храмових господарств, державна економічна політика століттями була єдиною можливим різновидом організації масштабного господарського виробництва. За таких умов не виникало потреби в митній політиці як різновиді політики економічної. Проте, по мірі розширення приватного сектору, посилюється така форма обміну товарів як торгівля, а держава береться за облаштування спеціалізованих місць торгівлі та все активніше запроваджує практику стягування різноманітних мит як на внутрішніх ринках, так і на зовнішніх кордонах. Ринки як джерело додаткових і чималих прибутків опиняються під державним контролем та особливою опікою [64, с. 18]. Наприклад, сирійський цар після перемоги над Омрі на додаток до того, що відібрав у Ізраїлю міста в прикордонній області, ще й здобув право заснувати подвір'я для проживання його торговців та ринкові місця для їх торгівлі³ у Самарії. Коли згодом Ахав, син Омрі, перемагає наступного сирійського царя Бен-Гадада, він отримує таке саме право щодо Дамаску (Царі, I, 20, 34).

Зародження механізмів зовнішньоекономічного обміну в античному світі. Однією з найгостріших історіографічних проблем, пов'язаних з організацією

³ «І сказав до нього Бен-Гадад: «Ті міста, що батько мій був забрав від твого батька, я поверну. І ти урядиш собі в Дамаску вулиці, як мій батько урядив був у Самарії» (1 Цар. 20, 34). В українському перекладі Біблії проф. Івана Огієнка, отже, як і в англійських і німецьких перекладах, використовується слово «вулиці» («streets», «Straßen»), в російському Синодальному перекладі зустрічається слово «плоци» (3 Цар. 20, 34), в латинському перекладі (Vulgata) – слово «plateas», що має грецьке походження й означає «вулиці, внутрішні двори», у давньогрецькому перекладі (Септуагінта) використане поняття «ἐξόδους» (ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ Γ 21 34), в основі якого лежать такі давньогрецькі слова як ἐξ-οδάω (οδός) відчужувати, продавати, ἐξόδια виступ у похід, експедиція, ἐξόδιον закінчення, результат, що передається в церковнослов'янському перекладі як «исходъ», натомість польський переклад Святого письма чітко дає термін «ринки»: – «Ponadto będziesz mógł urządzić sobie *bazary* w Damaszku, jak urządził sobie mój ojciec w Samarii» (1 Ks. Królewska 20 34).

товарообміну в античних колоніях Північного Причорномор'я, є питання державного регулювання торгівлі. Факт його існування та, за умови позитивної відповіді, визначення набору його цілей та засобів – складові набагато ширшої проблематики, що охоплює роль торгівлі в економіці та загалом у житті античної Греції. Протягом останнього століття навколо неї сформувалася чимала історіографія, представлена прибічниками переважно двох напрямків: противниками та прихильниками ідеї існування вільної торгівлі як ключового фактора економічного виживання античних полісів.

Аналіз основних наукових підходів до розв'язання проблеми. Дослідник другої половини ХХ ст. М. Фінлі зазначав, що, оскільки основною економічною одиницею давньогрецького суспільства був замкнутий ойкос («господарство»), а поліс – це сума ойкосів і завдяки цьому – автаркічний організм, остільки й торгівля була нерозвинутою, й домінуюча роль належала неторговим формам обміну [106]. Однак така позиція, вперше сформульована ще наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст., тоді ж стала об'єктом суворої критики прихильників концепції широкого розвитку торговельних відносин і фінансових операцій у Стародавній Греції. Суперечка «примітивістів» – прибічників концепцій замкнутого ойкосного господарства (Й. Родбертус, К. Бюхер) та «модерністів» – адептів теорій античного «капіталізму» (Е. Мейєр, Ю. Белох), що тривала з кінця ХІХ ст. [6; 64, с. 7–8], не раз привертала увагу фахівців протягом 1920 – 1960-х рр. Приміром, в етапних працях з історії античної економіки 1928 і 1931 рр. Й. Газебрек розбив би позиції «модерністів» Е. Мейєра й Ю. Белоха [64; 6; 103], якби сам не вдавався до перебільшень [107; 119]. У дослідженні В. Цибарта (1929), присвяченому піратству й морській торгівлі в Давній Греції, відзначалося, що помилкою Й. Газебрека було нерозуміння «грецького характеру»: стародавній грек був «природженим моряком і колонізатором». М.І. Ростовцев писав у 1932 р., що в епоху еллінізму економіка відрізнялася від сучасної лише кількісно, а не якісно. Через півстоліття після праць В. Цибарта і Й. Газебрюка М. Фінлі заявив, що якісно дослідження проблеми економічної історії Давньої Греції не просунулося. На ІІ Міжнародній конференції з економічної історії в Екс-ан-Провансі (Франція, 1962 р.) було доведено

безперспективність вивчення економіки тільки за письмовими джерелами й необхідність залучення джерел археологічних [13, с. 11–13]. Завдяки останнім удалося відкрити величезну кількість фактів, що суперечать точці зору про нерозвиненість торгових форм обміну в античній Греції взагалі та в Північному Причорномор'ї зокрема, і тепер визнано значущість торгівлі в тодішні часи. Водночас зіставлення археологічних даних з письмовими свідченнями не дозволяє говорити про якісну тотожність сучасної й античної економік.

Застосування на матеріалі античної історії Північного Причорномор'я наведених наукових положень та їх критичний аналіз на основі наявного джерельного комплексу було темою досліджень багатьох фахівців. Систематизація їх досягнень на тлі існуючої джерельної бази є на сьогодні нагальною потребою. Основною метою статті, отже, буде визначення місця торгівлі серед низки механізмів зовнішнього продуктообміну та аналіз мети і методів регулювання зовнішньої торгівлі в Тірі, Ольвії, Херсонесі та Боспорі. Досягнення цієї конкретно-історичної мети планується на полі загального історіографічного аналізу.

Результати дослідження. Новозасновані апойкії Північного Причорномор'я конституювалися як поліси, головним завданням яких було створення незалежної громади, що здатна до самозабезпечення. Невід'ємною частиною економіки таких автаркічних полісів була торгівля, покликана забезпечити громаду тими товарами, які були життєво необхідні (як з фізичного, так і духовного погляду) для її повноцінного функціонування і виробництво яких на місці не могло бути налагодженим з різних причин. Тому торгівля займала, за великим рахунком, маргінальне місце в економіці архаїчних суспільств Греції, адже купували лише те, що виробити на місці було об'єктивно неможливо [57, 26].

З доби класики ситуація модифікується: в античній економіці торгівля посідає все більш і більш значне місце, чому сприяє поступова спеціалізація виробництва. І хоча протягом усієї своєї історії антична цивілізація залишалася аграрною, в епохи економічного розквіту і піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла і промисли, орієнтувалися на ринок. У сільському господарстві абсолютна перевага залишалася за натуральними формами ведення господарства

над товарними, що характерно для всіх традиційних суспільств. Тому в сільськогосподарському виробництві античних держав, як правило, лише одна-дві агрокультури призначалися на продаж. Для Аттики це, вірогідніше за все, оливки, точніше олія; для Хіоса, Фасоса, Егіни – виноград, точніше вино; для Боспору – пшениця. У цілому ж господарство залишалось полікультурним, і все необхідне для життя господаря і його родини вироблялося переважно на місці [38, с. 278–279]. Цьому і надалі сприяв ідеал полісної автаркії. У ході ж спеціалізації виробництва в античній Елладі архаїчний ідеал автаркії для багатьох полісів, особливо найбільш економічно розвинутих, став недосяжним. У цьому сенсі показовим є те, як протягом V ст. до н. е. змінюється зміст даного поняття: воно означає вже не повну економічну замкненість і самозабезпеченість, а здатність забезпечити себе завдяки торговельним зв'язкам (або іншим шляхом) усім необхідним [38, с. 282–283]. Протягом класичної доби вільна торгівля зайняла одне з чільних місць у системі забезпечення полісів, проте, безперечно, це стосувалося товарів престижних (вишукані вина, рибні соуси, прикраси, коштовна зброя) і популярних (кераміка, ліхтарі, елементи архітектурного декору), а також тих, які не можна було виробити на місці, й життєво необхідних (мармур, маслинова олія, вино, хліб). Утім, у забезпеченні нормального функціонування полісу в усіх сферах від сакральної до побутової міськї магістратури від самого початку почали перебирати на себе питання безперебійного постачання стратегічних товарів. Нині це нафта і газ, а в античності – хліб та олія. Поряд із торгівлею тут виступають такі форми економічного спілкування в міжнародній сфері, як данина, дари, регулярне оподаткування, прямий грабунок. В елліністичну епоху з появою великих територіальних держав-монархій, як свідчать написи й дані наративних джерел, останні форми забезпечення подекуди виходять на перші місця. Поряд з цим ледь не систематичним стає пряме чи опосередковане втручання держави в зовнішню торгівлю і навіть у виробництво. Таке втручання не було чимось новим і безпрецедентним, але саме в класичну і тим більше елліністичну добу воно де в чому набуває рис свідомого економічного регулювання. Лідерами в цьому були

египетські Птолемеї та сирійські Селевкίδи, проте і в інших частинах ойкумени відбувалися схожі процеси.

Античні колонії північного Понту для регулювання зовнішньоекономічної діяльності активно використовували різноманітні методи, наприклад, грошово-фінансове регулювання. Якщо для внутрішньої торгівлі використовувалася місцева, як правило мідна, монета, то з іноземними купцями розраховувалися срібними, золотими чи електровими монетами, карбованими у різних містах. Не пізніше IV ст. до н. е. держави забороняють обіг усіх іноземних грошей на своїй території. Зручності торгового обороту і фіскальної справи сприяло загальне право вільного перевезення грошей через митний кордон, установа єдиного місця здійснення торгово-грошових операцій та визначення твердого курсу обміну, скасування як торгового мита за обмінні операції, так і ввізного та вивізного мита на карбоване золото й срібло. Таке становище закріпив, зокрема, ольвійський закон 340 / 330 рр. до н. е., запропонований Канобом і схвалений народними зборами Ольвії (IOSPE, I 2, 24). Грошова реформа Каноба, як зазначав П.О. Каришковський, поряд із позитивними зрушеннями у грошовому обігу – введенням в обіг монет з двох нерівноцінних металів срібла та міді – створила умови для руйнування основних закономірностей фінансового розвитку, що спричинило до виникнення економічної кризи.

До невдалих (або передчасних) фінансових заходів у галузі торговельної політики можна зарахувати спробу Афін уніфікувати грошовий обіг у межах Делоської симахії. Згідно з так званим Монетним декретом (449–419 рр. до н. е.), союзним містам заборонялося карбувати власну срібну монету і користуватися неафінськими монетами, а також вагами і мірами. Ольвійський закон Каноба, молодший афінського декрету майже на сто років, у головних рисах наслідував фінансову практику першого Афінського морського союзу. Вкупі з переходом Ольвії на афінську монетну, вагову і мірну системи це дозволило деяким фахівцям наполягати на належності цього північночорноморського полісу до Афінського союзу.

Важливу інформацію щодо фінансових операцій на державному рівні отримуємо з корпусу промов Демосфена. З промови проти Лептина можна зробити висновок (Dem., XX, 40), що частина торгових операцій із закупівлі боспорського хліба здійснювалася Афінами в кредит, адже «у вас [афінян] завжди є його [Левкона] гроші». Це могли бути тільки гроші, виручені за проданий афінянам хліб. С.А. Жебелюв пропонує розуміння слів Демосфена в тому сенсі, що кредитування операцій із закупівлі боспорського хліба проводилися через афінський «державний банк», де зберігалися, як депозит, гроші, виручені царями за проданий хліб. Хоча, строго кажучи, уточнює дослідник, згадана у тексті Δημοσία τράπεζα була не державною, а приватною установою, проте й такою, що вела свої справи разом з афінським фінансовим відомством та була наділена монополією здійснювати операції від імені афінського народу. Підтвердження цього є в афінському декреті 346 р. до н. е. (IG, II 2, 212 = МИС, № 3), де мовиться про те, що синам Левкона Спартоку II, Перісаду I і Аполлонію повинні бути повернуті належні їм гроші, щоб вони «не дорікали афінському народові». З декрету видно, що боржниками Левкона, а після його смерті його дітей, виступали не приватні афінські купці, з якими, вірогідно, торгівля в кредит не проводилась, а «афінський народ», тобто держава. Гроші мали повертатися з державної скарбниці; проедрам наказувалося провести справу в першу чергу після релігійних питань. Афінам надзвичайно важливо було зберегти довіру й кредит у правителів Боспору, бо своїм експортом вони не мали можливості покривати всі витрати із закупівлі боспорського хліба.

Отже, ми змушені визнати значну, повільно, але ж неухильно, зростаючу роль фінансових засобів серед методів державного регулювання торгівлі. Проте бідність і фрагментарність північнопричорноморських джерел із цієї сфери не дозволяє ані реконструювати всі фінансові заходи, ані хоча б приблизно вирахувати бюджети античних держав регіону.

Не менш ефективним, ніж фінансове регулювання, був метод безпосереднього втручання держави в економічне виробництво через установлення монополії на продаж або іноді на виробництво певної групи товарів. Як зазначав Аристотель у «Політиці» (I, 4, 6), грецькі поліси встановлювали монополії тоді,

коли відчували фінансові труднощі та потребу значно збільшити надходження до скарбниці. Як правило, монополії стосувалися товарів підвищеного попиту – хліба, олії, вина. Крім того, монополії запроваджувалися в тих регіонах, де відповідні товари вироблялися у великих кількостях і становили значну експортну статтю.

Наприклад, у Єгипті, сільське господарство якого за Александра Великого (332–323 рр. до н. е.) перебувало під царським контролем, хлібний експорт тримав у руках монарший агент – Клеомен. В елліністичному Пергамі було монополізовано високоприбуткову торгівлю олією. У птолемеївському Єгипті під контролем держави перебувала виноторгівля і торгівля маслиною олією. Державна монополізація охопила і хлібну торгівлю: згідно з царським наказом 50–49 рр. до н. е. закупівля пшениці і стручкових плодів у Середньому Єгипті приватними особами і ввезення цих товарів у Дельту чи Фіваїду заборонялися під будь-яким виглядом, проте ввезення в Александрію оголошувалися безперешкодним.

Державна монополія передбачала певні заходи впливу на виробника і продавця товару з боку державних структур і чиновницького апарату для отримання скарбницею додаткових коштів і підтримання прибутків власного населення. Так, за фасоськими декретами V – IV ст. до н. е. законним вважався продаж вина тільки в посудинах з печатками астиномів, заборонялося ввезення іноземного вина на територію між Афоном і Пахесю, куди був орієнтований ринок фасоського вина, також продаж вина обмежувався певною порою року й категорично заборонявся продаж урожаю винограду на корені. Відповідно до написів з м. Коресії на о. Кеос, до обов'язків астиномів входив нагляд за експортом. В Єгипті, в умовах державної монополії на виробництво і збут олій, зафіксованій у «Податному уставі» Птолемея Філадельфа, місцева адміністрація примушувала засівати маслиновими культурами царські землі й ділянки клерухів.

У Херсонесі астиномні клейма, на яких зрідка містилися грубі зображення кийка або виноградного грона, а найчастіше – посада й ім'я астинома (так, відомо близько 160 імен цих магістратів), гарантували правильність об'єму і міри продуктів, що продавалися в амфорах: вина, солоної риби, олії, сипучих продуктів.

Безперечно, штемпель астинома – «фабрична марка» держави – свідчення регламентування нею торгівлі, проте для Херсонесу в нас немає інших паралельних свідчень, що дозволяли б твердити про пряме втручання полісних магістратур у саму торгівлю – в ціноутворення, визначення обсягів купівлі-продажу чи номенклатури товарів.

Можливість існування хлібної та винної монополій за непрямими даними фіксується на Боспорі. Вірогідно, що поселенцям на царських землях (χώρα βασιλική) диктувалося, які вигідні для скарбниці агрокультури потрібно вирощувати більшою мірою. Автор другої книги псевдоарістотелевої «Економіки» (320-ті рр. до н. е.) називає конкретні приклади монополій, серед яких Боспору немає. С.А. Жебелюв, наголошуючи на значній участі Спартокідів у хлібному експорті, відкидає думку про його монополізацію правлячою династією. Цей експорт перебував під безпосереднім контролем царів, але монополізованим, у власному сенсі цього слова, він не був: говорити можна хіба що про монопольну тенденцію чи часткову монополію.

Херсонеська громадянська присяга, що датується зламом IV – III ст. до н. е., суворо забороняє продаж «хліба, що завозиться з рівнини» в інше місце, крім Херсонесу. Ще перший перекладач цього декрету В.В. Латишев запропонував два пояснення причин встановлення суворої хлібної монополії: або недостатність для експорту хлібних ресурсів, яких вистачало лише для задоволення потреб самого полісу, або прагнення властей збільшити прибутки головного міста держави за рахунок перетворення його на єдиний хлібний ринок для своїх громадян. Подібна заборонна норма херсонеської присяги дуже схожа на законодавчі положення, що походять з двох провідних регіонів еллінської ойкумени, віддалених не тільки географічно, але й хронологічно. По-перше, це згаданий уже наказ єгипетських монархів середини I ст. до н. е. про заборону вивозити ряд сільськогосподарських товарів з номів вище Мемфіса в Дельту та Фіваїду, на тлі одночасного безперешкодного дозволу ввозити такі товари в Александрію. Можна припустити, що заборонні й дозвільні норми цього указу виходить зі статусу Александрії як найважливішого торговельного центру Єгипту, через який здійснювалося безліч

експортно-імпортних операцій, що обкладалися державою податками і митом. По-друге, це афінські хлібні закони (діяли у V – IV та, імовірно, в III ст. до н. е.), що мусили гарантувати регулярне забезпечення хлібом громадян. Можна припустити, що закон, порушення якого в Афінах каралося смертю, – ввозити хліб тільки на афінський ринок (Dem., XXXIV, 37; XXXV, 50), був спрямований не тільки на забезпечення в першу чергу хлібом даної держави, а також розрахований на виконання фіскальних завдань. Ці останні – збільшення прибутків полісу шляхом мита з хлібної торгівлі – розв’язувалися відповідними міськими постановами. У зв’язку з цим М.К. Трофімова припускає, що місце з листа Антігона 4, де йдеться про податки на експорт, що проектується в результаті злиття полісів Лебедоса й Теоса (Syll 3, 344, 94 – 101), генетично виходить не тільки з ретельно продуманої фіскальної системи елліністичних монархів, але й з полісних порядків.

З’ясувати потенційну здатність Херсонесу запровадити хлібну монополію та визначитися, чи відчувалася у ній потреба, можна шляхом зіставлення наявних фактів. Для цього потрібно, як вважав Аристотель, вирахувати розміри хлібних ресурсів міста-держави і встановити, коли мали місце фінансові кризи та як на них реагували херсонесити. Розміри власних хлібних ресурсів елліністичного Херсонесу, а також походження вказаного в херсонеській присязі хліба вже тривалий час привертають увагу істориків. Одні дослідники на підставі переважно умоглядних конструкцій заперечують багатство зернового потенціалу херсонеської хори, інші – навпаки, перебільшують його [44, с. 1–46; 42]. Однак, що б там не розуміли під поняттям «рівнини» херсонеської присязи – хору, що складалася з Гераклейського півострова та, в часи розквіту, прибережної смуги Західного Криму, чи розлогі простори степового Криму, що належали осілим скіфам-землеробам, – незаперечною залишається заборона приватного вивезення хлібу за

⁴ Антігон I Монофталм (Одноокий) (бл. 380–301 рр. до н. е.), перебуваючи македонським намісником Фрігії, Лікії та Памфілії, здійснив спробу разом із сином Деметрієм Поліоркетом заснувати власну державу в Малій Азії, прийнявши царський титул в 306 р. Йдеться про його лист щодо синоїкізму Лебедоса і Теосу, в якому викладалися основи статусу нового поліса. Даний лист, безпрецедентний за багатоманітністю змісту, фахівцями вважається без перебільшення безцінним джерелом (Див.: Welles C.B. *Royal Correspondence in the Hellenistic Period*. – New Haven, 1934. – P. 15 & next).

кордон. Рівнинний скіфський Крим, розташований на схід від Херсонеської держави і на захід від Боспорської, як зазначав Страбон, давав велику кількість збіжжя, в закупівлі якого і Боспор, і Херсонес виступали як свого роду конкуренти. Проте, як організовувалося ввезення скіфського хліба і до Херсонесу, і до Боспору, нам не відомо.

У перші століття нашої ери Херсонес експортував головним чином продукцію соляного і риболовного промислів, а не хліб: обмежена зернова база на Гераклеїському півострові не давала таких можливостей. Навіть за мінімальної норми споживання в 500 г на кожного мешканця Херсонесу та його округи виявляється, що місто з населенням 10–15 тис. людей могло вивозити максимум 900–1800 т власного зерна на рік, що становило не більше одного-двох десятків кораблів середньої тоннажності. Це була крайня межа експортних потужностей, що передбачала повне використання орних земель і стабільну врожайність. У перші століття ціна хліба становила в середньому денарій за модій зерна (6,5 кг). Виходить, продаж такої кількості хліба міг принести місту приблизно 132–271 тис. мідних денаріїв. Однак, якщо населення міста й округи збільшувалося до 20 тис., таких запасів уже не вистачало для задоволення потреб внутрішнього ринку. Це стало однією з причин, через яку з I ст. до н. е. Херсонес налагоджує торгівлю з місцевим населенням Південно-Західного Криму, розвиваючи її переважно в північно-східному напрямку, вздовж третьої гряди Кримських гір. Цей район мав хоча б частково заступити і компенсувати втрату хлібородної бази в Північно-Західному Криму. І все ж, за свідченнями епіграфічних джерел, у I ст. до н. е. – II ст. н. е. періодично відчувалися продовольчі ускладнення, особливо під час конфліктів зі скіфами й іншими племенами. Отже, в умовах залежності від поставок зерна з Південно-Західного Криму херсонеський хлібний експорт не міг мати великих розмірів.

У херсонеській присязі не забороняється ані вільне завезення хліба через будь-які пункти, ані приватна внутрішня хлібна торгівля. Присяга, на думку Франкотта, містить заборону приватним особам провадити безпосередню зовнішню (а не внутрішню) торгівлю. Як вважає С.А. Жебелюв, ідучи за логікою міркувань

В.В. Латишева, у розпорядженні Херсонесу могла бути достатня кількість хліба, щоб його надлишки йшли на вивезення. Уміщена в присягу херсонеситів вимога мала за мету не просто упорядкування хлібної справи, а концентрацію вивезення хліба в руках держави. Держава не тільки прагнула отримувати з хліба, що експортувався, відповідне мито, а й виявляла в організації хлібної торгівлі чітко виражені монополістичні тенденції, наслідуючи, мабуть, сусідню Боспорську державу. Деяку аналогію розглянутого пункту присяги містить теоський напис кінця IV ст. до н. е. – згаданий лист Антігона щодо запроєктованого синойкізму Теоса і Лебедоса (Syll 3, 344). В одному з пунктів так і не реалізованого договору зазначалося: увесь хліб, що надходить в обидва міста, має звозитися на спільний ринок, причому вивезення хліба здійснюється після формальної декларації та сплати мита.

Викликає зацікавленість припущення (на жаль, нічим не обґрунтоване) С.А. Жебельова про приховану політико-економічну причину згадуваної заборони. Так, відомо, що присяга херсонеситів була розроблена і введена в практику після провалу спроби антидемократичного перевороту. Можливо, окремі представники вищих прошарків, що ініціювали нещодавній невдалий переворот і прагнули змінити конституційний лад Херсонесу, мріяли отримати вигоди, які мала демократична держава від хлібної справи та митних зборів.

Категорична заборона звозити хліб з рівнини в яке-небудь інше, крім Херсонесу, місце наводить також на думку, що траплялися випадки контрабандного зведення хліба в Керкінітиду, Калос-Лімен або інше місце на західному березі півострова. Загалом, прикладів контрабанди в античній історії достатньо. Приміром, надмірне збільшення Карфагеном мита в III ст. до н. е. не тільки дозволило провести війну з Римом, уникаючи поголовного оподаткування населення, але й змусило торговців, обходячи митні правила, удатися до контрабанди. На думку В.А. Циммермана, це ослабило економіку Карфагена настільки, що стало однією з причин його підкорення римлянами. Падіння Греції той-таки В.А. Циммерман пояснював аналогічними причинами. «Контрабанда, яку так легко здійснювати на виступаючих у вигляді мисків і півостровів берегах

Греції, організувалася і до того збільшилася, що на кордонах Аттики жили тільки митні стражі, контрабандисти і розбійники... Це становище Греції було... однією з головних причин падіння її». Контрабандистів нерідко піддавали жорстоким покаранням. Так, у середині I ст. до н. е. винний у порушенні згаданого вже наказу Птолемея XIII і Клеопатри VII 50 – 49 рр. до н. е., що встановлював державну заборону на вивезення хліба із Середнього Єгипту (а купувати партії хліба могла собі дозволити дуже небідна людина), підлягав страті. Майно злочинця конфіскувалося, причому якщо контрабандист заарештовувався за доносом, донощик отримував третину конфіскованого майна, а донощик-раб – одну шосту і свободу.

Підтримання запроваджених античними державами торговельних монополій, як видно з наведених прикладів, між іншим лягало і на митників. Така практика, крім збагачення державної скарбниці, могла провокувати внутрішні конфлікти, а також, поряд із невинуватим збільшенням митних платежів, призводити до появи і зростання контрабанди. Остання ж була як проявом індивідуального користолюбства і жадоби багатства, так і результатом незбалансованості персональних чи групових інтересів представників купецтва і прагнень та інтересів держави.

Нарешті, чи не найбільш активними методами регулювання зовнішньо-економічної діяльності були методи спрощення структури та зменшення кількості митних платежів. До основних інструментів такого способу регулювання торгової активності – надання права безмитної торгівлі – належали ателії (ἀτέλεια). Таке право поширювалося як на приватних осіб та їх об'єднання, так і на держави. Серед перших були власні громадяни, які могли наділятися правом безмитності в періоди особливих економічних успіхів поліса, заслужені іноземці (також члени їх родин, спадкоємці, компаньйони, раби), яких нагороджували громадянством і безмитністю переважно за особливі заслуги, найчастіше за підтримку на своїй батьківщині громадян поліса-дарителя.

Поняття ателії охоплювало не лише право торгівлі без мита, а й свободу від різного роду податей. Так, у декреті 330–320 рр. до н. е. про ісополітію

(рівноправність) громадян Мілета й Ольвії записано: «Мілетяни користуються ателіями на тих же підставах, що й раніше» [87, с. 208]. Перекладаючи цей договір, Б.Н. Граков термін ἀτέλεια передає в широкому значенні не просто як свободу від мита, а як «свободу від податей», «звільнення від податків». Такі законодавчі положення являють собою саме привілей мілетян в Ольвії та ольвіополітів у Мілеті, а не масове звільнення всіх ольвійців та всіх мілетян від податей. Поширена точка зору, що вся маса природних громадян була охоплена привілеєм безмитності, і це було звичайною універсальною практикою, не до кінця справедлива. Відмовитися від такого джерела прибутку, як мито, могла тільки могутня (або ж замкнена, економічно нерозвинута) держава. Тому навряд чи громадяни північнопонтійських полісів протягом усієї історії їх міст користувалися безмитністю. Так, за свідченням Діодора Сицилійського (XX, 24), після перемоги в міжусобній братовбивчій війні 309 р. до н. е. боспорський цар Євмел пообіцяв народним зборам зберегти право безмитності (SC, I, 477). За його предків таким правом користувалися громадяни Пантікапея в столичній та, можливо, в інших боспорських гаванях, а також, вірогідно, під час торгових подорожей сухоходом. Сам факт подібної обіцянки говорив не просто про можливість скасування такого права монархом, а про те, що недавно воно було таки скасоване⁵. Не менш промовистим є приклад Афін, де 355 р. до н. е. Лептин для подолання фінансових труднощів запропонував афінянам прийняти закон про скасування свободи від мита для громадян (Dem., XX).

Розгляд способів регулювання зовнішньоекономічної діяльності не буде повним без відповіді на питання: чи могли дані методи, навіть за умов свідомого й

⁵ У літературі зустрічається також альтернативна точка зору на природу євмелівської ателії. На думку ряду фахівців, у Діодора (XX, 24) йдеться про скасування податку з пантікапейських громадян на утримання найманого царського війська, встановленого замість військової служби в громадянському гоплітському ополченні. (Див.: Scythica et Caucasia. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. Латышев. – СПб., 1893. – Т. I. – С. 477). Сам факт такого податку на тлі усунення громадян від військової справи, що суперечило полісній ідеології та моралі, міг сприйматися як образа (Ростовцев М.И. Государство и культура Боспорского царства. [Глава VI. Из II т. «Исследования по истории Скифии и Боспорского царства»] // ВДИ. – 1989. – № 2. – С. 189). Заради справедливості, слід зазначити, що у Спартоکیدів, за даними Поліена (VI, 9, 2), були цілком обґрунтовані підстави сумніватися в лояльності громадян-гоплітів. (Див.: Полиэн. Стратегемы / Пер. с греч. под общ. ред. А.К. Нефедкина. – СПб., 2002).

комплексного їх застосування, кардинально змінити економічну ситуацію в Середземномор'ї або сприяти змінам економічного становища конкретної країни, приміром, як це відбувалося в XIX – XX ст. у ході промислової революції у зв'язку із запровадженням чи то протекціоністської, чи то фритредерської моделі митної політики. Безпосередньо з цим питанням пов'язане ще одне, вужче: чи мала місце конкуренція на міжнародних ринках між провідними еллінськими державами.

Існування міждержавної торгової конкуренції (що можлива за наявності відповідного співвідношення між попитом і пропозицією) передбачає провідну роль міжнародної торгівлі у сфері забезпечення потреб населення товарами першої необхідності, маючи на увазі під останніми «стратегічні» продовольчі товари, виробити які на місці в достатньому обсязі неможливо, і так само неможливо без них уявити задоволення основних життєвих потреб давніх греків – від харчових до культово-релігійних. З трьох основних видів таких товарів: маслинова олія, вино і хліб – останній, безперечно, мав найбільше значення⁶. Встановлення факту наявності міжнародної торговельної конкуренції відразу підвищує значення методів регулювання торгівлі до рівня системи свідомого державного управління економікою найрозвинутіших країн. З цього погляду, в рамках даної роботи верифікації підлягає гіпотеза щодо існування торгової конкуренції між Боспором та Єгиптом у III ст. до н. е., що стала однією з актуальних тем вітчизняної історіографії 1928 – 1961 рр. Довівши факт існування такої конкуренції, можна буде погоджуватися з тезою М.І. Ростовцева, що антична економіка в елліністичну (й римсько-імперську) добу відрізнялася від сучасної (йшлося про кінець XIX – першу половину XX ст.) лише кількісно, а не якісно. А це відповідним чином розширює наші уявлення про функції та арсенал державно-регулятивних заходів у сфері економічного виробництва та обміну, а також певним чином уподібнює функції тодішніх митно-податкових служб та митних систем сучасних країн. Таке уподібнення, пов'язане з перебільшенням впливу торгівлі на політику в давнину,

⁶ Лейтмотивом усіх документів епохи був страх виникнення хлібного голоду, повсякчасне занепокоєння, що викликалося проблемою забезпечення населення хлібом.

призводить до уявлень, що торгові шляхи неминуче збігаються з політичними зв'язками.

Уперше можливість формулювання гіпотези про конкуренцію між Боспором і Єгиптом у хлібній торгівлі на просторах Східного Середземномор'я передбачив М.І. Ростовцев у статті «Greek Sightseers in Egypt» [114, р. 13–15], хоча сам він, посилаючись на низький рівень розвитку продуктивних сил в елліністичному сільському господарстві, відкидав вірогідність цього припущення. Авторство гіпотези про єгипетсько-боспорську конкуренцію в хлібній торгівлі III ст. до н. е., таким чином, належить С.А. Жебельову, який у працях «Последний Перисад и скифское восстание на Боспоре» (1933) та «Основные линии экономического развития Боспорского государства» (1934) узяв факт цієї конкуренції за основу своїх подальших міркувань щодо причин прогресуючого політико-економічного занепаду Боспору від III до I ст. Дану гіпотезу було швидко підхоплено та розтиражовано в історіографії, хоча її основою стали всього лише кілька рядків з так званих Зенонових папірусів, де йдеться про заходи помічника управителя царським господарством Птолемея II Філадельфа щодо забезпечення транспортом «послів від Перісада та феорів з Аргосу», які прямували спостерігати за святом в Арсінойський ном [25, с. 261].

Не вдаючись у критику даного запису, а детально розглядаючи аргументацію гіпотези С.А. Жебельова (переважно непрямі докази), міжнародну політичну й економічну ситуацію в тогочасному Східному Середземномор'ї та прискіпливо аналізуючи епіграфічні й наративні джерела історії елліністичного господарства, М.К. Трофімова у статті «Из истории эллинистической экономики. К вопросу о торговой конкуренции Боспора и Египта в III в. до н. э.» (1961) встановлює декілька головних форм забезпечення єгейських полісів – основних споживачів заморського експорту – хлібом. Так, по-перше, безпосереднє захоплення було цілком ординарним засобом привласнення необхідних продуктів. Приміром, у корпусі творів Демосфена (Dem., L, 6) та псевдоарістотелівській «Економіці» (Ps.-Arist. Oecon., II, 1346b) повідомляється про насильницьке розвантаження під час голоду афінських кораблів з хлібом візантійцями, калхедонянами та кізійцями, а

в промовах оратора Лікурґа згадується пограбування родосцями афінських хлібних суден на шляху з Єгипту в Пірей [91, с. 59]. У цьому зв'язку особливим сенсом наповнюється стандартна норма-привілей проксенічних актів – «право входу і виходу в гавань під час війни та миру без пограбування та без договору».

По-друге, значну роль у поповненні хлібних ресурсів відігравали дари. Ця практика, що була яскраво засвідчена в IV ст., у III ст. – у добу суперництва елліністичних монархів, які такими дарами мостили шлях своїм політичним інтересам, – істотно поширилась. Прикладом тут є дари Кірени грецьким полісам, що постраждали від голоду, в розмірі близько 805 тис. медимнів (SEG, IX, 2); дарунок царя пеонів Авдолеонта в 7 500 македонських медимнів, доставлений ним за власний кошт у гавань Пірея (Syll 3., 371, 25 – 34); дар боспорського царя Спартока в 15 000 медимнів, зроблений, як і попередній, у зв'язку зі звільненням Афін від влади Деметрія Поліоркета, що засвідчувалося декретом 289 – 288 рр. до н. е. (Syll 3., 370, 23 – 24); дарунок Лісімаха Афінам в 10 000 аттичних медимнів пшениці (Syll 3., 374, 7 – 12); дар (δῶρον) Гієрона Сіракузького Птоломею під час хлібного лиха в Єгипті, засвідчений Афінеєм, – корабель, навантажений між іншим 60 000 медимнами хліба (Athen., V, 209b); величезні у своїй сумі дари і митні пільги від багатих полісів та могутніх монархів Родосу, постраждалому від страшного землетрусу 227 р. до н. е., про що повідомляє Полібій (Polyb., V, 88, 89) тощо.

По-третє, не останнє місце серед форм економічних зв'язків неторгового характеру посідали військова контрибуція і дари (δῶρα), що стягувалися примусово з підкореного населення та нерідко перетворювалися на регулярну данину – форос (пор.: Polyb., IV, 46). Яскравим прикладом цього можуть служити згадки в ольвійському декреті на честь Протагена дарунків, що виплачувалися царю Сайтафарну і «скіпетроносцям» (IOSPE, I 2, 32).

По-четверте, поширеною формою регулювання хлібної проблеми були такі заходи територіально великих елліністичних держав, як натуральні поставки та збут урядом зерна в райони, що потерпали від його дефіциту. Приміром, якщо в листі Антігона декларувалося підвезення хліба в лесбоські поліси із безпосередньо

обкладених податком територій, то єгипетський Тебтуніський папірус 201 р. (Тев., I, 8), навпаки, повідомляє про виплату форосу у вигляді хліба Лесбосом та Фракією.

По-п'яте, в багатьох випадках торговим формам забезпечення хлібом були властиві елементи тих самих дарів, тільки не в прямому, а в перетвореному вигляді. Йдеться про неодноразову й різноманітну тільки за методом допомогу, яку надавали державі громадяни цього поліса або іноземці (IG, II 2, № 903 = МИС, № 5; IOSPE, I 2, 32; Syll 3., 493, 10 – 11; OGIS, 4, 21 – 23; SEG, I, fasc. II, 366, 40 – 45) під час закупівель хліба (фінансові субсидії, продаж зерна за нижчими цінами тощо). Ступінь добровільності завжди був різним: від примусових літургій до цілком вільної ініціативи, викликані прагненнями прославитися як евергет, піднести власну політичну вагу чи досягти суто ділових матеріальних пільг та привілеїв.

Утім, не варто недооцінювати ступінь розповсюдженості торгових способів хлібопостачання. У класичну й елліністичну епохи поширюється практика укладання між полісами договорів і контрактів (συνθήκαι καί συμβολαί). Так, протягом IV і якоїсь частини III ст. між Афінами і Боспором (точніше, боспорським царським домом Спартоکیدів) існувала торгова угода, що підтверджувалася з кожною зміною володаря на боспорському престолі [41, с. 116–131]. Контракти і договори як дійові заходи забезпечення харчування (τροφή) поліса згадує в своїй «Риторичі» Аристотель (Arist., Rhetor., A 4, 1359b, 19 і далі). Різні поліси в III ст. до н. е., незважаючи на політичну ситуацію та реальні загрози через експансіоністську політику елліністичних монархів, використовували старий для грецького світу спосіб хлібопостачання – ситонії, експедиції для закупівлі хліба. Приміром, є відомості про афінські ситонії III ст. в Метапонт і Сиракузи (SEG, III, 92), афінську ситонію 271 – 270 рр. до н. е. в невідоме місце (SEG, XIV, 65), збереглися дані про три самоські ситонії, згадувані в декреті на честь Булагора 246 – 245 рр. (SEG, I, fasc. II, 366) тощо.

Будь-яка форма забезпечення харчування (τροφή) населення поліса приховувала якісь проблеми й конфлікти, втім найпроблемнішою була торговельна форма, оскільки змушувала слабкі полісні адміністративні структури шукати

рівновагу між непомірно високими цінами, що прагнули нав'язати приватні торговці, та перспективою залишити місто на голодному пайку. Розв'язувати цю дихотомію в умовах перманентних фінансових ускладнень, що виникали через досить примітивну бюджетну організацію, вдавалося, як ми вже говорили, завдяки залученню добровільної чи напівдобровільної ініціативи громадян та іноземців. Не можна сказати, що не здійснювалися спроби зняти цю суперечність. Так, у декреті з Іосу кінця III ст. до н. е. йдеться про Діонісіодора, сина Демофіла, обраного агораномом, який, щоб «громадяни мали можливість купувати достатню [кількість] хліба, переконав інших громадян внести наперед і вніс уперед сам без відсотків гроші» (IG, XII, 5, 1011, 3–4). Паралелі подібному способу розв'язання проблеми загальнодержавних хлібних закупівель простежуються і в інших декретах (IG, XI, 4, 1049), у тому числі в ольвійському декреті на честь Протагена (IOSPE, I 2, 32). У ході підготовки до синойкізму Лебедоса і Теоса, виробляючи статус нового полісу, представники лебедосців досягають згоди Антігона на створення постійного грошового фонду для потреб хлібного імпорту. «Представники лебедосців казали, що потрібно на хлібний запас виділити з доходів 1 400 золотих, щоб кожен бажачий, узявши під заставу це золото, ввозив хліб у місто й продавав протягом року, коли забажає; коли ж рік закінчиться, віддав золото місту і саму [суму], і проценти, під які вона взята» (Syll 3., 344, 72 – 76). У запереченнях Антігона на перше місце висунуто фінансові міркування: «Ми раніше не бажали жодному місту надавати [право самостійного] ввезення хліба, ані створювати хлібний запас, не дозволяючи, щоб міста на це витрачали багато грошей, які не є необхідні...», але ж «ми встановлюємо це, піклуючись, щоб міста стали вільними від боргів» (Syll 3., 344, 80 – 82; 87 – 88). Надія позбавити місто боргів змушує Антігона погодитися на проект лебедосців. Певною паралеллю цьому проекту створення резервного грошового фонду, що гарантував би стабільність торгівлі й зменшував ризики, була практика продажу хліба в борг, властива афіно-боспорським торговельним операціям IV ст. до н. е. (IG, II 2, № 212, 54 – 59 = МИС, № 3, с. 240; Dem., XX, 40). Отже, залежність хлібопостачання полісів від торгівлі породжувала складну проблему фінансування цієї торгівлі.

На тлі збереження традиційних форм забезпечення продовольчих потреб у добу еллінізму поширюються, як уже зазначалося, централізовані способи вирішення хлібного питання для населення міст, що не мали нічого спільного з тією полісною торгівлею хлібом, за якої зацікавлене місто було вільне як у виборі свого контрагента, так і в умовах контракту. Фактично йдеться вже не про вільну торгівлю, а про регламентоване царською адміністрацією постачання місту зерна від сатрапів. Елліністичні правителі з готовністю йдуть на широкий дозвіл регламентованої торгівлі, оскільки саме від неї у вигляді мита могли збільшуватися доходи царських сатрапів. Так, з прискіпливою увагою і ретельністю визначається порядок увезення й вивезення товарів для об'єднаних Лесбосу і Теосу (Syll 3., 344, 94 – 101).

Ще однією особливістю торгового обміну епохи класики й еллінізму було, за словами М.К. Трофімової, те, що «зовнішні торгові зв'язки залишали нібито канву, по якій політика вишивала свої візерунки, але візерунки ці не повторювали обриси канви: політична ситуація змінювалася, торгові зв'язки ще довго залишалися незмінними». Так, в адресованих купцям численних проксенічних декретах, що покривають дрібною мережею зовнішньоторговельних зносин усе Середземномор'я, важко знайти якусь політичну логіку. Громадяни одного й того ж поліса ведуть торгівлю з областями, підпорядкованими і Єгипту, і Сирії, і Македонії, хоча ці країни ворогують між собою. Дуже стійкими залишалися зв'язки колонії з метрополією. Не менш міцними виявлялися зв'язки з хлібопостачальними центрами: наприклад, за Клазоменами, що за Анталкідовим миром відійшли до Персії, афінським декретом 387 – 386 рр. до н. е. підтверджувалося право прибувати в гавані тих міст, в яких клазоменійці забезпечували себе хлібом.

Висновки. Підсумовуючи попередні міркування, слід підкреслити, що вільна зовнішня торгівля хлібом була далеко не єдиною формою розв'язання проблеми хлібопостачання грецьких полісів. Дари, військова здобич, данина, система обкладення і збуту хліба в підвладних елліністичним царствам територіях – усе це говорить про значний вплив політичного фактора на розподіл зернових багатств. Це означає, що продукти землеробства далеко не завжди набували форми товару,

що продавався й купувався на ринку. Їх багатство чи нестача прямо не визначалися кількістю зерна-товару, інакше кажучи, пропозицією в торгівлі. Хлібopостачання не залежало від співвідношення попиту і пропозиції, тому перманентний хлібний дефіцит необов'язково був пов'язаний з нестачею хліба чи з нібито низькою технікою землеробства (приклад технологічно розвинутого й одночасно централізованого «командно-адміністративного» сільськогосподарського виробництва в Єгипті III ст. до н. е. видається вельми показовим). Отже, для «міжнародних зносин, де з такою силою виявляли себе методи позаекономічного примусу, припущення, що могла мати місце торгова конкуренція двох держав (Боспору і Єгипту), яка проходила у формах, подібних до сучасних (одна з держав хилиться до занепаду в результаті поразки на міжнародному ринку), здається невиправданим».

З одного боку, засоби позаекономічного, неторгового розв'язання найгострішої для античних полісів продовольчої проблеми, розглянуті вище, обмежують сферу функціонування вільної зовнішньої торгівлі. Це, безперечно, звужує сферу впливу державно-регулятивних методів управління зовнішньоекономічною діяльністю, якщо не перетворює їх на маргінальні заходи урядів. Отже, дані методи, навіть за умов свідомого й комплексного їх застосування, не могли кардинально змінити економічну ситуацію в Середземномор'ї або сприяти змінам економічного становища конкретних країн. Утім, з іншого боку, самі ці позаекономічні засоби втручання елліністичних держав у сферу продовольчого (і не тільки) обміну можуть розглядатися як спроби регулювання торгівлі шляхом обмеження сегмента, в якому функціонували б механізми вільного ринку.

Насамкінець, необхідно зазначити, що в античному світі з усіх форм економічного обміну торгівля, хоча й не займала маргінальне місце, проте зовсім не домінувала над неторговими формами постачання й обміну. З огляду на те, що навіть найважливіші для виживання населення продовольчі продукти, перш за все хліб, переважно не набували (або, інакше кажучи, набували в незначній своїй частині) форми товару, міждержавній економічній конкуренції, подібної до епох

Нового і Новітнього часу, не було місця в античному Середземномор'ї. Від доби архаїки через період класики до епохи еллінізму зміни значення ролі торгівлі як однієї з форм економічного обміну метафорично можна уподібнити параболі. Тобто від маргінального, допоміжного засобу в архаїчну епоху, коли системно культивувався ідеал полісної автаркії, торгівля стала одним з найпоширеніших способів забезпечення найпередовіших полісів усім необхідним, що не можна виробити на місці, в класичну добу, а в період еллінізму – всього лише одним з наявних ефективних методів постачання населенню дефіцитних продуктів. У зв'язку з цим такі методи державного регулювання торговельної активності, як грошово-фінансове регулювання, установлення державної монополії на продаж (інколи на виробництво) певної групи товарів, законодавче закріплення конкретних пунктів (переважно портів) здійснення операцій купівлі-продажу, спрощення структури та зменшення кількості митних платежів, нарешті, дарування ателії – права торгівлі без мита (і свободи від різного роду податей), в основному не прагнули до стимулювання власного виробництва і сприяння розвитку певних економічних галузей, боротьби з іноземними конкурентами і підтримання вітчизняного виробника. Головною метою всього комплексу перелічених заходів було задоволення інтересів державного фіску, тобто гарантування подальшого збагачення державної скарбниці за рахунок торговельного мита, митних платежів та інших засобів.

Засоби державного контролю та регулювання у візантійсько-болгарській торгівлі viii–ix ст.

Умови державного регулювання візантійсько-болгарської торгівлі та організації контролю за іноземними купцями на власній території з боку цих двох держав за доби раннього середньовіччя здавна приваблювали увагу дослідників. Це цілком закономірно, оскільки болгари, починаючи вже з часів становлення своєї держави, змогли досить швидко не лише домогтися від Імперії ромулів рівноправ'я адміністративних структур, але й, використовуючи вигідне географічне розташування власної країни, перетворити місцеву прикордонну торгівлю з

Візантією на широкий міжнародний торговельний обмін, виконуючи роль посередників між Сходом і Заходом Європи [79, с. 33–62; 37].

Важливу роль у концентрації уваги науковців на цьому аспекті організації торгівлі відіграла також джерельна база, передусім збережені у творах візантійського хроніста Феофана Сповідника і його молодшого сучасника папського апокрисіарія Анастасія Бібліотекаря відомості про умови візантійсько-болгарської мирної угоди 812 р., торговельні клаузули якої повторювали положення колишнього договору, укладеного ще 716 р. між візантійським василевсом Феодосієм III (715–717) та «володарем» болгар Кермесієм (Кормісошем) [118, р. 497; 120, р. 279–280].

Саме інформація цих договорів щодо умов організації торгівлі між Візантійською імперією та Першою Болгарською державою спричинила жваве обговорення у науковій літературі, починаючи ще з відомих узагальнюючих праць з історії Болгарії, передусім знаних дослідників, таких як П. Мутафчієв, В. Златарський, М. С. Державін та ін. Особливо ж плідною стала наукова дискусія з цих питань у спеціальних наукових розвідках, присвячених вивченню положень болгаро-візантійських мирних договорів VIII–IX ст., торгівлі Візантії з Болгарією та візантійській торговельно-економічній політиці у Нижньому Подунав'ї у цей час. Найважливіші з цих досліджень належать Г. Цанковій-Петковій, В. Кутікову, І. Дуйчеву, Н. Ікономідесу, Г. Г. Литавріну, С. Б. Сорочану та іншим історикам. Узагальнююче дослідження мирних договорів ранньосередньовічної Візантії з її сусідами було здійснено Д. Міллером [108, р. 56–76; 32, с. 64 – 70].

У цій статті спробуємо з'ясувати зміст однієї з умов болгаро-візантійських договорів, яка стосується правил організації державного контролю за міжнародною торгівлею та іноземними купцями з боку Візантії й Болгарії і не знайшла остаточного вирішення в наявній науковій літературі. Йдеться про використання адміністративними органами обох держав певних $\sigma\upsilon\lambda\lambda\omega\ \nu\ \kappa\alpha\iota\ \sigma\phi\rho\alpha\gamma\omega\ \delta\omicron\nu$, які надавали чужоземним купцям право перебувати і торгувати на території іншої країни.

Відомо, що за ранньовізантійської доби, у IV–VI ст., Імперія ромеїв у край неохоче допускала закордонних торговців на власну територію [31, с. 49–54], обмежуючи здійснення торговельних операцій спеціальними контрольованими державою адміністрацією прикордонними містами, які, услід за К. Поланьї, можна назвати «портами торгівлі» – універсальним способом організації міжнародного обміну, який передував становленню вільного ринку. Це правило довелося скасувати у складній для імперії обстановці «темних віків», коли візантійський уряд не зміг більше утримувати торговців-ксенів на кордонах держави й був змушений відкрити для них масовий доступ на територію країни. Саме в цьому контексті слід розглянути візантійсько-болгарські договори VIII–IX ст., які дозволили болгарським купцям здійснювати торгівлю в межах Імперії на пільгових умовах.

Першою з таких угод став договір між Візантійською імперією і Болгарією, укладений у 716 р. в умовах, коли Константинополю загрожувала облога з боку арабів. Про умови цього договору джерела згадують у зв'язку з пред'явленим візантійському уряду (812 р.) ультиматумом болгарського хана Крума. Вимоги хана передбачали відновлення угоди, укладеної між імперією і болгарами за імператора Феодосія III. За даними Феофана Сповідника, однією з основних її положень було обов'язкове надання купцям, які торгували на території обох країн-учасниць договору, спеціальних урядових дозволів на здійснення торгівлі – грамот (сигиллій, $\sigma\iota\upsilon\lambda\lambda\iota\omega\ \nu$, та печаток, $\sigma\phi\rho\alpha\upsilon\omega\ \delta\omicron\nu$). У торговців, які не мали необхідних печаток, товари конфісковувалися до державної скарбниці [117, р. 497; 60, с. 366; 120, р. 280].

Угода дозволяла болгарським купцям вести торгівлю на всій території Візантії, в тому числі й у її столиці Константинополі. Візантійські торговці, в свою чергу, допускалися на територію Болгарії. Щоправда, треба врахувати слушний погляд Н. Ікономідеса, який вважав, що фактично візантійсько-болгарська торгівля відбувалася переважно у прикордонному візантійському місті Месемврія під безпосереднім наглядом візантійських чиновників. Дійсно, незважаючи на те, що договір, очевидно, передбачав можливість торгівлі на всій території обох країн, не доводиться сумніватися, що шлях більшості болгарських і візантійських торговців

традиційно закінчувався на кордоні власної держави, у спеціальному пункті, де й відбувалася прикордонна торгівля. Роль такого міста найліпшим чином надається портовій Месемврія, а після захоплення міста болгарами у 812 р. й аж до X ст. – Девельт.

У будь-якому разі угода була вигіднішою для болгарських купців, які отримали можливість прямого доступу до багатих візантійських ринків. Однак одночасно з широким допуском болгарських торговців у межі імперії договір передбачав створення механізмів контролю за іноземцями з боку візантійської адміністрації. Такими засобами саме й стали згадані грамоти і печатки, які, за свідченнями Феофана Сповідника, мусив мати кожен купець, який відбував у закордонну подорож.

У історіографії досі немає усталеної думки щодо того, чим саме були $\sigma\upsilon\lambda\lambda\iota\omega\ \square\upsilon$ καὶ $\sigma\phi\rho\alpha\upsilon\omega\ \square\delta\omicron\nu$ візантійсько-болгарських угод. В. Златарський та П. Мутафчієв вважали, що під цими термінами в жодному разі не можна вбачати письмові документи, засвідчені печатками. Науковці припускали, що Феофан згадував пломби, які ставилися на товар на ознаку здійсненої сплати митних зборів і відповідного дозволу на його вивезення за кордон. В. Кутіков та Н. А. Соболева вважають, що в договорі йшлося, по-перше, про печатки-пломби, по-друге, – про особисті печатки купців, своєрідні посвідчення особи, які вони отримували від представників влади своєї країни. Натомість Г. Г. Литаврін вважав, що вимога опечатувати товари пломбами могла бути поставлена тільки візантійцями. Болгари ж, які диктували умови угоди, бажали швидше політичного, ніж економічного контролю за ромеями, що прибували в їхню країну, і, відповідно, вимагали наявності у них засвідчених печатками письмових дозволів на торгівлю. Про інші ж печатки – пломби на товари, які підтверджували сплату мита, не могло бути й мови. Цей висновок підтверджує текст добре знайомого з візантійськими реаліями Анастасія Бібліотекаря, який передав грецький термін $\sigma\upsilon\lambda\lambda\iota\omega\ \tilde{\nu}$ латинським «praeseptra» – «посвідчення», «приписи» [120, с. 279–280].

До певної міри компромісного погляду щодо цього дотримуються дослідники, які вважають за можливе одночасно говорити і про спеціальні

засвідчені відповідними печатками письмові грамоти-посвідчення, і про печатки-пломби. Окремо слід згадати цікаву та малоімовірну гіпотезу Д. А. Міллера, за якою письмові документи (більш складний вид посвідчень); мала надавати візантійська сторона, а печатки (менш складний вид) – болгари.

Згідно з договором 716 р. контроль за іноземними торговцями могли здійснювати обидві сторони. Грамоти, які також називалися сигілліями, існували у Візантійській імперії й раніше. Вони стосувалися підданих імперії, провінціалів, але у нових умовах візантійська адміністрація застосувала давно відому й добре апробовану схему контролю до нової категорії торговців – іноземних купців з Болгарії. Подібні дозволи, в яких зазначалося ім'я, вік та прикмети іноземного торговця, пункт відправлення (країна і народ) і призначення, перелік перевезених товарів і осіб супроводу, існували у Китаї доби Вей, Сун і Тан, і в середньовічній Індії. В Індії ці документи були не лише посвідченнями особи й надавали право на проїзд територією країни, але також засвідчували сплату їх власником відповідних торговельних зборів і убезпечували купця від повторних платежів. Більш близька аналогія з ранньосередньовічними мусульманськими державами, у яких іноземним торговцям видавалося спеціальне гарантійне свідоцтво (*amān*), згідно з яким вони могли пересуватися територією халіфату і залишатися у межах країни від чотирьох місяців до року. Можна припускати, що й візантійські сигіллії виконували подібні функції.

Цілком імовірно припущення науковців про те, що торговці повинні були мати особисті печатки, які слугували посвідченнями особи. Про те, що така «система контролюючих знаків» дійсно застосовувалася візантійською адміністрацією для нагляду й контролю за торгівлею з болгарами, можуть свідчити знахідки свинцевих «монетоподібних» знаків, які дослідники інтерпретують як печатки, котрими забезпечували болгарських торговців. Відомі також знахідки молівдовулів ромейських торговців VII–IX ст.: кілька печаток аргіропратів, печатки вестіопрата, сирикопрата, олосоирикопрата і халкопрата. Показово, що «спеціалізація» купців, які мали печатки, пов'язана з торгівлею дорогоцінними металами, ювелірними виробами, шовком, що були вкрай важливими товарами у

міжнародній торгівлі того часу. Нарешті, не виняток використання купцями конусоподібних печаток, які залишали відбиток подібно до сучасних, або перснів з круглими щитками-печатками.

Можна вважати, що у системі візантійсько-болгарської угоди 716 р. печатки використовувалися не самостійно, а були «допоміжною контрольною системою», яка застосовувалася паралельно з видачею письмових дозволів на ведення торгівлі. Це припущення імовірніше, бо, згідно з пізнішим русько-візантійським договором 944 р. особисті печатки купців з Київської Русі використовувалися поряд із грамотою, яку видавав їм князь.

Подібні заходи було збережено також і за болгаро-візантійськими договорами 812 (814) та 864 рр. Подібні засоби контролю були передбачені й щодо торговців Київської Русі, яким дозволялося прибувати на територію Візантії. Так, згідно з угодою 907 р., умови якої зазнали подальшого розвитку в договорах 911 та 944 рр., руські купці, які отримали право прибувати до Константинополя, мусили мати особисті срібні печатки й грамоти-посвідчення (останнє – за угодою 944 р.), які підтверджували особу й право вести міжнародну торгівлю. Про обов'язкову наявність у торговців-русів срібних печаток відомо з договору 944 р., але з контексту зрозуміло, що ці «контролюючі знаки» застосовувалися й раніше, ймовірно, згідно з угодами 907 та 911 рр. Починаючи з 944 р. печатки й грамоти мали використовуватися одночасно. У грамотах зазначалася точна кількість кораблів, відправлених князем для торгівлі у Константинополі, містилися запевнення, що вони «з миром приходять».

Таким чином, дані Феофана, у порівнянні з положеннями русько-візантійських угод X ст., свідчать про обов'язкову наявність у торговців обох сторін і грамот, і печаток одночасно. Печатки й письмові дозволи на торгівлю відповідно накладали й видавали обидві сторони або одна з них (в останньому випадку це явно мали бути візантійці). При цьому значення того або іншого виду «посвідчення» в різних випадках варіювалася залежно від підданства купця, та які товари, звідки й куди він віз. Отже, Візантійська імперія, змушена за несприятливих зовнішньополітичних умов дозволити болгарським торговцям прибувати на свою

територію, не лише органічно сприйняла нову форму ведення зовнішньоторговельного обміну, але й змогла поставити її під свій контроль. Для цього було використано старі механізми нагляду, що раніше застосовувалися під час контролю за торгівлею провінціалів: видача письмових дозволів-сигіллів та опечатування дозволених до вивезення товарів.

Усе це, зрештою, призвело до того, що державний контроль за зовнішньою торгівлею не лише не ослабився, а навіть посилювався. Іноземні торговці, які прибували на територію ромейської держави, ставилися під жорсткий контроль з боку візантійської адміністрації. Згодом практика, відпрацьована під час організації торгівлі з Болгарією, була успішно перенесена візантійцями на організацію торговельного обміну з Київською Руссю. Більш детальний аналіз та порівняння відповідних клаузул візантійсько-болгарських договорів VIII–IX ст. і русько-візантійських угод X ст. має стати важливим завданням майбутніх досліджень, виконання якого може стати корисними для розвитку як візантиністики, так і русистики та болгаристики.

Митні території.

Усі різновиди мита стягувалися в портах та емпоріях, а також на міських ринках. Сухопутні мита й митниці на сухопутних шляхах – величезна рідкість в еллінському світі – достовірно відомі лише на Криті та в еолійських містах. Операції на сухопутних митницях нерідко припинялися при закритті кордону у разі ворожих стосунків із сусідами. В Римській імперії завдяки значному розвитку мережі доріг сухопутні митниці були нерідкістю. Приміром, у 410 р. н. е. імператор Феодосій II видав закон, яким на кордонах з Сасанідським Іраном визначалися три імператорські митниці, через які мусили проходити всі власники караванів.

Феодальне право кардинально впливало на міждержавні відносини. В міжнародно-правовій практиці середньовіччя були відсутні такі категорії притаманні для сучасних держав, як то чітко визначений державний кордон, відповідно і митний кордон. Митна юрисдикція короля, або феодала поширювалась лише на територію де відбувався торговий обмін це як правило ринкова площа під

час ярмарки. Тому митна територія феодальної держави обмежувалась лише торговими центрами, портами, шляхами сполучення. З метою заохочення купецтва для участі у ярмарках і таким чином збільшити митні надходження феодали йдуть на поступки купецтву, створюючи спеціалізовані послуги. Однією з таких послуг стали – митні суди. В Західній Європі подібні суди з'являються вже у XII ст. – у Франції під назвою *custodes pundinarum*. Торгові суди у Франції з'явилися як наслідок турботи держави про підтримку міжнародної ярмаркової торгівлі. В період середньовіччя, коли двотижневий термін роботи ярмарки виконував функцію митного регулювання звичайні суди не встигали оперативно розглядати позови і купецтво втрачало прибутки. Для виправлення цієї ситуації і розпочався поступовий процес виділення в окремий від судів, що розглядали купецькі позови. Судовий процес в них був спрощений і міг тривав всього декілька годин. Таким чином у середньовічній Західній Європі митна складова державного управління виконувала основне завдання: наповнення скарбниць феодальних держав. В цей період панівним видом податків стає непрямий податок.

У період пізнього середньовіччя розпочинається процес формування єдиних державних митних територій, і він розтягнувся до кінця XVIII ст. Наприклад, у Франції XIV ст. північні провінції об'єдналися в єдину митну територію під назвою *provinces de cinq grosses fermes* Але лише за часів міністра фінансів Франції Ж. Кольбера (1662–1683: роки керування міністерством) створюється лінія митного кордону Франції. У той же час прикордонні міста Верден, Мец, Тул та портові Марсель, Лоріан, Дюнкерк зберігали митну автономію. По справжньому єдина митна територія Франції була створена з 1790 р. після відповідного закону ухваленого Конвентом. В 1865 р. до митної території Франції увійшло Князівство Монако.

У 1707 р. відбулось об'єднання митних територій Англії і Шотландії в єдину. 1823 р. ліквідується митний кордон між Великою Британією та Ірландією.

Цінний досвід нам демонструє митна історія німецьких держав. Так у 1790 р. на території німецьких князівств існувало 1800 митних кордонів. Лише в одній Пруссії діяло 67 місцевих митних тарифів та стільки ж митних кордонів. Але вже

у 1818 р. Прусія створила єдиний митний простір і використала такий інструмент як митний союз для подальшого об'єднання навколо себе інші німецькі держави.

До 1775 р. Австрійська імперія не мала єдиної державної митної системи і загальнодержавного митного тарифу. Імперія (її повна назва на той час – Священна Римська імперія німецької нації) була поділена на частини численними обласними та земельними митними зборами. Лише імператриця Марія-Тереза ввела в 1775 р. загальний для всіх німецьких областей Австрії митний тариф. У 1796 р. цей тариф поширився і на територію Галичини. Але внутрішні мита продовжували існувати на території Угорщини. Остаточне скасування митної автономії імперських земель було здійснено в 1827 р., коли вся територія Австрійської імперії перетворилась на єдиний народногосподарських механізм.

У середині XIX ст. довжина митного кордону Австрійської імперії складала 1170 географічних миль. Після революції 1848 р. митне відомство імперії змінило підпорядкування. Зі складу особистої канцелярії імператора митні органи перевели до міністерства фінансів. Уздовж митного кордону Австрійської імперії розташовувались 685 прикордонних митниць (з них 229 першого класу – Zoll-Amt і 456 другого – Hilfs-Zoll-Amt); 63 головних внутрішніх митниць (Haupt-Zoll-Amt); 50 допоміжних митниць (Zollegstutten); 71 митне бюро. Загальна чисельність митного апарату складала 51924 чиновники. Витрати на утримання всієї митної інфраструктури становили 30 % від суми митних зборів.

В Російській імперії єдина митна територія була сформована під час митних реформ 1753–1763 рр. Внаслідок митних перетворень території прибалтійських та українських губерній були включені до імперського митного простору.

Таким чином єдині митні території сформувались внаслідок таких факторів: перемога капіталістичної суспільної формації і розвиток фабричного промислового виробництва, що радикально змінили світову систему торгівлі та перетворення державного апарату на досконалий функціонально структурований механізм управління. В таких умовах митне регулювання стає стратегічним інструментом буржуазних національних держав.

2.2 Різновиди мита та митних тарифів, безмитність

Портовий збір як різновид транзитного мита. Одним з найпоширеніших різновидів портового мита був т. зв. елліменіон (ἐλλιμένιον). Він стягувався з усіх суден за право користування інфраструктурою порту. Такий саме митний збір існував і в портах інших держав Північного Причорномор'я. Хоча розмір портового збору і невідомий, зрозуміло, що він залежав від кількості та якості товарів, що проходили через порт. Звільнення від портового збору регулювалося персональними дозволами, що надавалися верховною владою торговцям.

Оскільки античні держави для зростання обсягів торгівлі дозволяли собі нерідко відмінити ввізне та вивізне мито, можна припустити велике фіскальне значення елліменіону. За відносно великих торгових оборотах боспорських портів, особливо Пантікапею і Феодосії, у IV ст. до н. е. портовий збір був однією з найважливіших прибуткових статей царів династії Спартокідів. Це й не дивно, адже відомо, що в елліністичний час одним з головних джерел процвітання, приміром Родосу, були прибутки від портового збору. Полібій зазначає, що до оголошення римлянами Делоса вільним портом елліменіон на Родосі приносив щорічно 1 млн. драхм ($\approx 166,67$ талантів) прибутку (Polib., XXXI, 7, 12). Автор псевдо-аристотелевої «Економіки» відмічає, що афінський фінансовий діяч Калістрат збільшив прибутки однієї з македонських гаваней від портового збору з 20 до 40 талантів (Ps.-Arist., II, 2, 22). Як правило, елліменіон ототожнюється з «п'ятидесятим» (πεντικοστή) – 2 % митом, що стягувалося на Делосі, або може відповідати делоському портовому миту λιμήν [12, 129–133, прим. 13].

Своєрідним аналогом елліменіону в римських володіннях був спеціальний портовий збір – порторія (portoria). Процедура стягування цього мита, запроваджена римлянами, полягала в тому, що новоприбулі торговці декларували свій вантаж у збирачів мита – практорів (від дієслова *πραττό* «стягувати») й у агораномів. Порторія – це мито за право суден користуватися акваторією порту [85, с. 76].

Поряд із портовим збором елліменісти стягували з купців й експортно-імпортні мита. В Афінах спочатку мито на привізні товари дорівнювало $\frac{1}{10}$ частки їх вартості. Згодом афіняни усвідомили, що помірні мита сприяють розвитку торгівлі й можуть дати більший прибуток. Тому в IV ст. до н. е. ввізне мито скоротилося. Окремі предмети (зброя, військове спорядження) звільнялися від сплати мита. Союзники Афін отримали митні пільги, сплачуючи мито в розмірі 1 % ціни товару, тоді як залежні міста платили 5 % ціни. Експортно-імпортне мито розміром у 1 %, що стягувалося в афінському порту Піреї, у зв'язку з великими фінансовими витратами під час Пелопоннеської війни (431–404 рр. до н. е.) було збільшено до 2 %. Завдяки великому обсягу міжнародної торгівлі, здійснюваної через Пірей, це мито стало одним із істотних джерел поповнення державного скарбу. У Боспорській державі Спартоکیدів у IV ст. до н. е. звичайним митом, що стягувалося при вивезенні хліба, було т. зв. тридцятє (τριάκοντή) – $\frac{1}{30}$ вартості вантажу, тобто 3,33 процента (Dem., XX, 32). З метою заохочення крупних покупців боспорські царі йшли на прогресивне зниження цього мита – його розмір був зворотно пропорційний вартості хліба, що вивозився.

Збереглися відомості щодо розміру митних зборів Римської імперії. Так, мито за право перевезення мостами, шляхами, річками в ті чи інші райони, що перебували під владою Риму, становило 2,5 % (*quadragesima*) від ціни товару. Деякі товари підлягали миту в 8 %, але такий великий відсоток збирався лише з тих товарів, які ввозилися в Римську державу вперше [92, с. 341–342; 93, с. 43]. На відміну від різноманітного мита на внутрішніх кордонах імперії, яке переважно коливалося від 2 до 2,5 %, митні збори на зовнішніх кордонах (*octavae*) стягувалися в розмірі 12,5 %. Загалом прибутки Римської держави склалися переважно з внутрішніх податків і ледь не в останню чергу – з митних зборів, що свідчило про потужність, ємкість і самодостатність внутрішнього ринку [30, с. 220].

До початку V ст. в Римській імперії було два основні визначення податку з торговельних угод: *auragia* та *venalicium*, перший сплачувалася в місцеві бюджети, а другий потрапляв до державної скарбниці. Поступово центральний уряд

підпорядкував собі більшу частину прибутків від муніципального оподаткування й затвердив свою прерогативу на визначення ставок непрямих податків. Це призвело до зникнення в документах згадок про *augaria* та до встановлення єдиного оподаткування з торговельної угоди розміром від 1 до 4,16 % від суми угоди. В імперії діяв основний митний збір – октава, яка була об'єднаним податком, де з 12,5 % на митний збір припадало 10 %, а на податок з торговельної угоди – 2,5 %. Такий розподіл був цілком логічним за відсутності в імперії розгорнутої системи митних пунктів та поширення практики сплати митного збору під час оформлення торгової угоди, а не під час перетинання митного кордону. Чотирикратно переважання ставки митного збору над ставкою податку з торговельної угоди свідчить про явно захисну політику імперського уряду. Загалом, у IV–V ст. зацікавленість центрального уряду в непрямому оподаткуванні значно зростає.

Незважаючи на успішне встановлення єдиної тарифної ставки непрямого оподаткування в усій імперії, його ефективність була явно незадовільною для візантійського бюджету. Відсутність системи митних пунктів передбачала наявність реальної можливості уникнути сплати непрямих податків. До того ж численні податкові пільги призводили до концентрації торговельної діяльності в руках пільговиків, а з іншого боку – до незадоволення основної маси платників податків.

За Юстиніана I зростає мережа митних пунктів та впроваджується нове мито у розмірі 10 % – деката. Швидше за все, встановлення системи митних пунктів мало наслідком розподіл октави на окремі податки. Митний збір у 10 % збирався тепер безпосередньо під час в'їзду в імперію, а податок з торговельної угоди – безпосередньо при оформленні угоди. Авансовий характер митного збору в сукупності з ліквідацією податкових пільг значно зачепив інтереси великих торговельних корпорацій. Вони автоматично перенесли свої витрати на плечі покупців, що призвело до різкого зростання цін та невдоволення населення.

Мінімальні і максимальні тарифи, безмитна торгівля. Система найбільшого сприяння. В еллінському світі класичної й елліністичної епох поширеною була практика градації митних платежів від максимального до мінімального тарифу, аж

до установлення системи найбільшого сприяння для певних держав чи індивідів. Інтерпретації причин такої градації в сучасній науковій літературі різняться: серед таких причин називаються військово-політичні і дипломатичні мотиви, союзницькі зобов'язання, протекціоністські заходи, надання гуманітарної допомоги, прагнення різноманітити асортимент товарів і варіювати їх обсяги, нагородження пільгами і привілеями за заслуги перед народом чи царями тощо. Як бачимо, в цьому переліку суто економічні причини не є виключними, єдино можливими чи основними. Звернемося до прикладів.

Афіни часів Першої морської держави (Делоська сіммахія, або Афінська архе) встановили імпордне мито для союзників в 5 разів менше, ніж для представників залежних полісів, та в 10 разів менше, ніж практикувалося в попередню добу. Ольвія близько 437 р. до н. е. звільнила від мита, надавши право громадянства та дозвіл на придбання землі і дома (політія й енктесіс), колишньому синопському тирану Тимесею і його брату Теопроту [16, с. 109], відстороненим від влади на батьківщині синопськими демократами та афінським експедиційним корпусом Перікла й Ламаха (Plut., Per. 20). У першій половині IV ст. до н. е. боспорський тиран Левкон I знизив вивізне мито для м. Мітілена на Лесбосі наполовину, замінивши традиційне боспорське «тридцять» – «шістдесять» ($\epsilon\acute{\xi}\alpha\kappa\omicron\sigma\tau\acute{\eta}$) – $\frac{1}{60}$ вартості товару (1,66 %), а з суми, що перевищувала 10 талантів, зменшив його ще, повелівши брати «дев'яносте» ($\epsilon\nu\epsilon\nu\eta\kappa\omicron\sigma\tau\acute{\eta}$) – $\frac{1}{90}$ (1,11 %). «Шістдесяте» і «дев'яносте» кратні звичайному миту в $\frac{1}{30}$: перша знижка – це половина звичайного мита, друга – її третина. Оскільки ціна коливалася, мито стягувалося з суми оплати, а не з цифри вивезення (за іншим тлумаченням – залежно від кількості товару) [25, с. 262–263; 34, с. 116–158]. Чим на більшу суму закуплялося хліба, тим нижчою ставала ставка мита. Боспорські царі своєю тарифною політикою – встановленням залежності між розміром мита та сумою закупівель – прагнули зацікавлювати покупців крупних партій зерна.

Відкритим залишається питання, чому такі преференції були надані саме мітіленцям? Відповіддю на це питання є припущення, що ці привілеї носили історичний, традиційний характер: мітіленці торгували на кращих умовах, ніж інші експортери, оскільки були старими і серйозними покупцями. Відносини між Боспором і Мітіленою були встановлені задовго до Пелопоннеської війни: ще за століття перед декретом, що містив інформацію про підтверджені Левконом I пільги (Syll.3, 212; IG, XII, 2, 3=МИС, № 32), мітіленці отримували з Боспору ті самі товари і, відповідно, приносили боспорським царям великий прибуток. У ході Пелопоннеської війни під час спроби Мітілени відклатися від Афінського морського союзу взимку 429/8 р. до н. е. громадяни цього міста зволікали з повстанням, «очікуючи з Понту стрілків і хліб» (Thuc., III, 2). Слід мати на увазі, що десь за десять років перед тим, під час перебування в Чорному морі афінської військово-морської ескадри, на Боспорі змінилася правляча династія, і нові володарі повели енергійний курс на поглинання сусідніх міст. Уже десь між 413 і 406 рр. до н. е. до царства був приєднаний Німфей – поліс, що входив у сферу особливих інтересів Афінського морського союзу [4, 511–512, прим. 1; 14, 79–88]. Отже, походження мітіленських пільг у хлібному експорті на Боспорі пов'язано не стільки з економічними, скільки з політичними причинами.

Пригортає увагу надання митних пільг і привілеїв з гуманітарною метою. Показовою тут є низка прикладів. Полібій повідомляє про величезні в своїй сумі дари та митні пільги від багатих полісів та могутніх елліністичних царів Родосу, постраждалому від страшного землетрусу 227 р. до н. е. (Polyb., V, 88, 89). У написах Пергамського царства згадується надання полісам і сільським або храмовим общинам пільг і привілеїв фінансового характеру: щорічний внесок Амлади, що опинилася в прикрому економічному становищі, був зменшений на три тисячі драхм, а борг у десять тисяч – прощений; Аполлонія на Ріндаку звільнялася від сплати всіх податків терміном на 5 років; щодо Темну або Теосу у зв'язку з розоренням громадянською війною, пожежею й іншими лихами була застосована безмитність на сім років тощо [48, с. 202].

Експортно-імпортні мита, отже, відігравали не лише фіскальну роль: варіювання їх розмірами сприяло протегуванню місцевих виробників чи експортерів, або розширенню експортно-імпортних операцій, а також виконувало політичні завдання підтримки союзників та привілейованих друзів. В умовах, коли держава йшла на прогресивне скорочення мита або встановлення режиму безмитної торгівлі, завдання поповнення скарбниці виконував портовий збір (елліменіон, порторія). Звільнення від нього регулювалося шляхом персональних декретів.

Особливу роль у регулюванні торговельно-митних відносин в античності відігравали персональні декрети (псефісми) – постанови верховної влади (народних зборів полісів або монархів на Боспорі) – щодо дарування права безмитної торгівлі (ἀτέλεια), що створювали для окремих суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності умови максимального сприяння в здійсненні торговельних операцій у межах митної території відповідної держави. Ателія (безмитність) поширювалася як на приватних осіб та їх об'єднання, так і на громади та держави. Серед перших нерідко були власні громадяни, які могли наділятися правом безмитності в періоди особливих економічних злетів. Так, до середини IV ст. до н. е. в Афінах існував інститут ателії для власних громадян. 355 р. до н. е. Лептин з метою подолання фінансових труднощів запропонував афінським народним зборам прийняти закон про скасування свободи від мита для громадян (Dem., XX). За свідченням Діодора Сицилійського (Diod., XX, 24), 309 р. до н. е. боспорський цар Євмел, після перемоги в міжусобній братовбивчій війні, пообіцяв народним зборам зберегти право безмитності [115, с. 477]. За його предків таким правом користувалися громадяни Пантікапея в столичній та можливо в інших боспорських гаванях, а також, вірогідно, при торгових подорожах суходолом. Сам факт подібної обіцянки говорив не просто про можливість надання чи скасування такого права монархом, а про те, що не так давно ателія громадян на Боспорі була скасована.

Право безмитної торгівлі могли також отримувати видатні іноземці (також члени їх родин, спадкоємці, компаньйони, раби), яким надавали громадянство і безмитність шляхом оголошення проксенії (προξενία). Проксенія дарувалася

головним чином за особливі заслуги, частіше за підтримку у себе на батьківщині громадян поліса, що його і нагородив [49, с. 47–51].

Одним зі складових привілеїв проксенії, поряд з безмитністю і надання громадянства, був т. зв. енктесіс (ἐγκτήσις) – право проксена купувати землю і будувати дім на полісних землях. Це дуже вагомий привілей в умовах панування античної форми общини, за якою приватна земельна власність може належати лише громадянину й повинна перебувати під щільним контролем з боку громади. Енктесіс, забезпечивши право іноземних підприємців купувати нерухомість для ведення справ, став свого роду гарантією інвестицій з боку заможних проксенів у полісне господарство й торгівлю.

Інститут проксенії був дуже важливим у античному світі, зародився він був ще в часи архаїки, його розквіт припав на класичну і ранню елліністичну добу. Проксенія як складне міжнародно-правове явище сприяла державній легітимачії стародавнього побутового звичаю гостинності (ксенії). Проксен, наділений подвійним громадянством, був, так би мовити, напівофіційним посланцем-консулом дружнього полісу. Подарована проксену безмитність, що надавалася додатково також його родичам, слугам і нащадкам, сприяла закріпленню відповідного бізнесу в руках крупних торгових домів, в операціях з якими був зацікавлений поліс. У добу пізнього еллінізму, десь не раніше II–I ст. до н. е., коли проксенія в міждержавних відносинах уже втрачає свою колишню значущість, вона все більше набуває декларативно-політичного значення. Її колишнє зовнішньоекономічне та консульське призначення просто забувається. Проксенічні декрети набувають урочистого, почесного характеру, прославляючи іноземців, діяльність яких мала прихильну щодо полісів спрямованість. Такою є, наприклад, херсонеська проксенія другої половини II ст. до н. е. на честь посла Мітрідата VI Євпатора.

Формування на теренах північних провінцій Західної Римської імперії нових по суті держав у V–VI ст. нашої ери (Франкське королівство, королівства лангобардів, остготів та вестготів) утворило парадоксальну ситуацію: з одного боку, ці процеси притаманні примітивним молодим державам (політична

нестабільність, постійні феодалні війни, становлення нового економічного укладу), а з іншого – розвиток міжнародної торгівлі, яка перетворилася на силу, що підтримувала та поширювала міжцивілізаційні контакти. В умовах середньовічного права, яке захищало суверенітет феодала, проблема незалежності глави ранньофеодальної держави у фінансових питаннях займала провідне місце в заходах державного управління. Феодалні монархи, щоб позбавитися від свавілля васалів, робили все для монополізації контролю за торгівлею і надійного опанування фіскальними джерелами.

В добу середньовіччя у Французькій державі спочатку мита мали назву *droit de traite* (від латинського *transitura*, тобто проїзне мито). З кінця XVI ст. цей термін отримав звучання *droit de douane*. У середньовічній Італії узагальнююча назва мит – *dogane*. У іспанців – *las aduanas*. В Англії з раннього середньовіччя мали назву *custom*. В Римській імперії германської нації – *zoll*.

Для народів Західної Європи тяжкі наслідки принесла фінансова криза III ст. н.е. Це економічне явище виникло на теренах ще Західної Римської імперії внаслідок перенапруження фінансової системи імперії, яка обслуговувала величезні державні витрати (утримання регулярної армії, управлінського апарату, війни). Крім того, характер торговельних відносин того часу сприяв колосальному вивезенню римської золотої монети за кордони імперії внаслідок поглинання римськими патриціями коштовних східних імпортованих товарів підвищеної вартості. Це призводило до того, що карбування нових партій монет не встигало за їх витратами. Держава почала відчувати дефіцит золота, як сировини для виготовлення грошей. Дефіцит золота і срібла розпочали компенсувати лігатурою (неблагородні метали) тобто до монет додавали мідь. При імператоре Нероне у срібні динарії додавали 5 – 10 % міді; за Адріана – 20%; за Марка Аврелія – 25 %; за Коммода – 30 %; за Септимія Севера – домішок міді довели до 50 %. А за часів імператора Діоклетіана динарії взагалі карбували лише з міді. Такі кроки призвели до шаленого зростання цін, інфляції, падінню купівельної спроможності грошей і як наслідок поступова торговельна автономізація із згортанням грошових відносин та перехід до натурального господарства. Фінансова криза у подальшому

поєдналась із примітивним економічним укладом германських племен і це дало результат, коли ранньосередньовічна Європа у період з V по XI ст. грала пасивну роль у міжнародному обміні. Існувати зовсім без торгівлі Європа була не здатна, тому що у заможних верств нових феодальних держав існували потреби, для задоволення яких місцевих виробів вже не вистачало. Ще раз підтвердилась закономірність: торгівля раннього середньовіччя обслуговувала двори монархів, церковних князів, саме вони були основними споживачами тих товарів, для доставки яких рухались каравани з Китаю та Індії.

В умовах натурального господарства королівська влада західноєвропейських держав у першу чергу намагалась взяти під свою юрисдикцію ярмарки і ринки. Причиною такої турботи про ярмарки і ринки був не інтерес торгівлі, а інтерес фіску (поповнення скарбниці держави). Торгові мита IX – XII ст. розподілялись на дві категорії: транзитні і ринкові. Перших було дуже багато; основними і найбільш поширеними стали мостові мита (*pontaticum*), за проїзд через брами міста (*portaticum*), за користування шляхами (*rotaticum*), мито на віз чи вершника (*pulveraticum*), при навантаженні, або розвантаженні товарів (*ripaticum*). Більшість цих мит у зазначену добу стягувались королівськими чиновниками на користь скарбниці; всі основні мости, пристані вважались у верховному володінні монарха і лише незначна їх частина належала феодалам. Ринкові мита також в більшості випадків належали королю, під його юрисдикцією знаходилися міські площі. Але королівський фіск з транзитних і ринкових мит отримував невелику частину. Феодали користуючись правом феодального імунітету відкривали свої власні митниці на вигідних шляхах сполучення. Ці дії вони обґрунтовували так званими митними регаліями, які на їх думку виконували роль матеріальної компенсації за виконання військової чи державної служби. Перша спроба франкських королів законодавче обмежити митне свавілля феодалів відноситься до 614 р. У 779 р. Карл Великий у Герістальському капітулярії вимагав знищити митниці встановлені без дозволу монарха, а у подальшому митні регалії надавалися феодалам лише як особистий королівський привілей. В подальшому феодал отримував право самостійно визначати розмір мита і відкривати будь-яку кількість

митниць. Так у період XIII – XIV ст. вздовж річок Рона і Сона (територія сучасної Франції) діяло 60 феодальних приватних митниць; на р. Гаронна – 70; на р. Рейн – 64 і т.п.

Період XII – XIII ст. відзначився двома епохальними подіями, що мали вирішальний вплив на митні процеси як у Західній Європі так і у світі. Європейське місто трансформується із звичайного поселення напівселян у центр ремесла, фінансів і торгівлі. Процес зростання продуктивності праці у Європі поступово зруйнував натуральне господарство і відкрив шлях для товарно-грошових відносин. Інша подія пов'язана з хрестовими походами, внаслідок яких Європа відкрила для себе більш зручний шлях до товарів Сходу і позбавилась транзитного посередництва Східної Римської імперії. Транзитні мита візантійців змусили європейців шукати альтернативну відповідь. Таким чином приклад результатів хрестових походів довів закономірність того, що митні відносини з моменту виникнення держав були не лише фіскальним інструментом, а важливим механізмом міждержавних відносин.

Митний тариф – це законодавчий акт, що складається з переліку митних ставок, які діють визначений законом термін і дозволяють підприємцю орієнтуватися і обирати варіанти розвитку своєї господарської діяльності. З одного боку, тарифна ставка виконує функцію податку, що стягується при переміщенні товаром митного кордону і суттєво впливає на структуру і обсяги зовнішньоторговельного обігу. З іншого боку, митна ставка є механізмом митної політики, за допомогою якого держава розвиває внутрішній ринок, захищаючи вітчизняних виробників від іноземної конкуренції, стимулюючи розвиток національного господарства.

Першими тарифами індустріальної доби стали митні тарифи Франції і Англії другої половини XVII ст. Ці митні законодавчі акти закріплювали радикальні економічні зміни а Англії після революції 1640-1648 рр. ту Франції – фінансово-економічні реформи Ж. Кольбера. А саме перехід до протекціоністських заходів з метою стимулювання розвитку мануфактури і виробництва в цілому. Французький митний тариф 1664 р. складався з 1600 статей, англійський 1660 р. – з 490 основних

статей і 1140 доповнень до них [58, 29–30]. Тарифи того часу містили велику кількість неодноразово встановлених ставок; для одного і того ж товару мало декілька ставок, в залежності від походження товару, способу перевезення і т.п. Крім основної ставки, з цього ж товару стягувалось додаткове і прибавочне мито і перераховувалось в різні каси. Внаслідок цього англійський тариф 1660 р. містив 37 різних категорій з масою виключень і доповнень являв собою лабіринт, в якому важко було розібратися. Для купців цей тариф був державною таємницею, і це давало митним службовцям можливість підштовхувати купців на порушення митних правил, а потім вимагати хабар від них. З метою виправити ситуацію у 1787 р. була проведена уніфікація британського тарифного законодавства за дорученням парламенту. В Пруссії ще на початку XIX ст. діяло 67 різних митних тарифів: шведських, саксонських, при рейнських, які лише у 1818 р. були замінені одним загальним. Російський митний тариф 1857 р. вніс значне спрощення класифікації товарів зовнішньоторговельної номенклатури і кількість статей була скорочена з 700 до 500. Ще менше статей містилось у тарифі 1867 р. – 300. Германський тариф 1879 р. взагалі складався з 43 статей. Але наприкінці XIX ст. знову зростає кількість ставок у митних тарифах. Причина цього процесу полягала у формуванні нових галузей промисловості і виробництві нових видів товарів. Внаслідок цього зростає спеціалізація митного тарифу, його диференціація, встановлення окремих мит на той чи інший товар. Спеціалізація митного тарифу посилюється з розвитком митного протекціонізму. При низьких ставках об'єднання в одну групу товарів навіть різних за ціною і способом виробництва, не може викликати неподобств, тому що різниця в оподаткуванні в обох випадках незначна. Протекційні мита вимагають, для запобігання несправедливого оподаткування, більш ретельного розподілу товарів за якістю і ціною.

До ще більшої деталізації тарифів сприяє бажання обминути обов'язковість оподаткування товарів у рівному розмірі незалежно від їх походження (принцип найбільшого сприяння), бажання, однією рукою надавши всім рівні права, іншою у той же час їх повертати. Виділяються безпідставно товари визначеного сорту, форми, упаковки; для них запроваджуються більш високі мита, а ніж для інших

подібних товарів; так непомітно отримується підвищене оподаткування виробів тієї країни, де товари, що виробляються відрізняються цими індивідуальними ознаками.

В результаті з'явилися величезні, громіздкі митні тарифи. Так, наприклад, германський тариф 1902 р. складався з 1464 ставок, а якщо прибавити 545 статей, обумовлених торговельними угодами, то цілих 2000. Майже 2000 ставок міститься у шведському тарифі 1911 р. Російський митний тариф 1891 р. містив 700 тарифних ставок, з приєднанням 355 конвенційних ставок зростав до 1055 статей [109, р. 222, 239, 240; 105, р. 173–174]. Але рекордсменом у цієї справ стало Перу – де митний тариф 1902 р. складався з 3300 статей.

Таким чином ми можемо відмітити цікаву закономірність. На початку західноєвропейської індустріалізації, коли ще діяв перехідний симбіоз від меркантилізму до протекціонізму та спостерігалось бажання держави як можна більше регламентувати діяльність підприємців, митні тарифи являли собою складні за структурою і механізмом дії документи. З розвитком і вдосконаленням фабричного виробництва вони спрощуються і піддаються уніфікації. Але наприкінці ХІХ ст., у зв'язку з новою технологічною революцією, загостренням міжнародних економічних відносин – митні тарифи знову перетворюються на громіздкі закони і починають виконувати не лише регулятивно-фіскальну функцію, а більшою мірою виступають механізмом міжнародної політики в умовах конкурентної боротьби між державами.

Популярність політики протекціонізму в багатьох західноєвропейських державах призвела до нової хвилі митних війн. Вимоги національних підприємців посилити митний захист і відмовитися від системи конвенційного тарифу (тариф з пільговими ставками для окремих галузей економіки) змусили уряди звернутися до системи національного автономного тарифу. Автономний митний тариф другої половини ХІХ ст. складався з двох тарифів – мінімального і максимального (за термінологією того часу – бойового). Тариф, створений без поступок для іноземних держав, захищав практично всі галузі промисловості. Але така тарифна політика діяла до відповідних протестів з боку інших держав. Цей протест спрямовувався на

експорт, так що мінімальний тариф, захищаючи внутрішній ринок, втрачає зовнішній, – захищаючи всі галузі промисловості, пов'язані з обмеженням доступу іноземних товарів, він у той же час зачиняє міжнародний ринок для свого експортера. Таким чином, існує чудовий тариф, але немає бажаючих його платити. Після цього залишається лише два варіанти дій: або розпочинати раунд переговорів та йти на взаємні поступки, або перейти до застосування максимального тарифу і таким чином оголосити митну війну.

Кожна з держав залежно від фінансової та економічної потужності запроваджувала граничний розмір максимального тарифу. Італія обмежувалась 50 %, Данія – 75 %, Німеччина та Швеція до 100 %. Французьке митне законодавство останньої чверті XIX ст. взагалі передбачало повну заборону імпорту у відповідь на утиски своїх експортерів. У Росії взагалі не існувало чітко встановлених обмежень для максимального тарифу. Відповідно до ст. 469 Митного статуту 1890 р. міністрам торгівлі та промисловості, фінансів і закордонних справ залежно від обставин дозволялося самостійно визначати розмір «бойового» тарифу. Так, у період з 1891 по 1896 рр. в Європі тривали митні війни між Іспанією та Францією, Іспанією та Німеччиною, Францією та Швейцарією, Італією і Францією, Німеччиною та Росією [9, с. 321].

В роки Першої світової війни загострилась глобальна проблема в умовах тривалого військового конфлікту зберегти світову торгівлю. Наприклад, в Росії ця війна на порядок денний висунула питання про форму і характер митного тарифу, і більшість, мабуть, стояла за автономний, мінімальний тариф, як такий, який гарантував Росії свободу дії, «економічне звільнення» від іноземних товарів, особливо від німецького імпорту, наближував її до самодостатнього господарства. Зазначалося, що Німеччина втягнула Росію в торгові (тарифні) угоди, закріпила за собою на довгий термін знижені ставки, завдавши збитку російській промисловості і проклавши шлях німецьким товарам, які переслідували одну лише мету – закріпити за собою російський ринок. Війна, що розірвала торгові угоди, які зв'язували Росію, повинна раз назавжди звільнити її і унебезпечити від Німеччини, відкрити дорогу розвитку її продуктивних сил, дати можливість будувати своє

господарське майбутнє. Віталось денонсування 31 грудня 1916 р. договору Росії з Італією (внаслідок чого дія його припинялася з 1 січня 1918 р.), так що – за падінням німецького і австрійського трактатів – залишалися лише французький і португальський договори, припинивши дії яких, можна було усунути – шляхом дружніх переговорів – останні перешкоди на шляху до митної самостійності. Тільки ліквідувавши ці залишки конвенційних тарифів, Росія розраховувала на економічну самостійність, адже при майбутній перебудові світового господарства кожна країна мала думати насамперед про себе, укладення ж нових торговельних угод навіть із союзниками розглядалось як нове економічне рабство, яке замінювало німецьке економічне ярмо. Росія для звільнення її промисловості від поневолення промисловістю іноземною, причому не тільки німецькою, планувала дотримуватися автономного митного тарифу, ставки якого не підлягають закріпленню або пониженню по договорах; цей тариф мав застосовуватися, під умовою взаємності, до товарів, що ввозяться як з союзних, так і з нейтральних країн; по відношенню ж до ворожих держав мало застосовуватися підвищене обкладення, яке могло б бути доведене до 100% залежно від обкладення цими державами російського ввозу.

Отже, російським урядом під час війни проектувалися, два автономні тарифи: мінімальний – для союзників і нейтральних країн, максимальний – для ворожих держав. Паризька конференція не обмежувала таку автономію. Вона передбачала на перехідний час або повний бойкот, або істотні обмеження для ворожих товарів, а як постійні заходи для наступної епохи, в цілях пожвавлення своїх продуктивних сил і створення незалежності від ворожих держав – самостійну, найбільш відповідну інтересам кожної країни економічну політику, яка, між іншим, могла відбиватися в митних зборах і заборонах тимчасового або постійного характеру. В цілому в Росії розуміли, що укладання тарифних угод негайне після припинення війни, і притому на тривалі терміни, та ще при прогресуючому знеціненні валюти, було б украй ускладнено. Тому вважали, що доки необхідно залишити за собою тарифну автономію, рахуючись, звичайно, при виробленні тарифу і остаточному проведенні його в якості закону з потребами і побажаннями союзників, – йшлося,

отже, про змішану систему; і тільки потім, коли економічне життя народів і світовий ринок повернуться до нормального стану, можна буде повернутися до принципів зближення народів і конвенційним основам, які мали забезпечити майбутнє російському експорту.

Але під час укладення у 1918 р. Брестського миру Німеччина для себе відновила тариф Б, доданий до російсько-німецької торгової угоди 1904 р., отже, і свій колишній конвенційний тариф, що діяв до початку війни. Все, що не потрапило за цим договором до конвенційного тарифу, в цілому залишилося, крім того, допускалися будь-які зміни. Але цей конвенційний тариф Німеччина мала право денонсувати після 30 червня 1919 р., отримуючи, таким чином, повну тарифну автономію.

У РРФСР спочатку також відроджувався старий конвенційний тариф А, включений в торгову угоду 1904 р., але тепер, крім того, до конвенційного тарифу 1904 р. прикріплювався ще і загальний тариф 1903 р.; уся та частина його, яка не була пов'язана ніяким договором, являлася раніше автономної, була тепер також закріплена, і притому не на короткий термін до 31 грудня 1919 р., а на тривалий період – до 31 грудня 1925 р.

Подібну ж систему застосував Версальський мир по відношенню до Німеччини – її тариф закріплений був аж до початку 1923 р. у найбільш важливих своїх частинах, а саме відносно усіх тих ставок, які на початок війни були пов'язані торговими угодами, і крім того відносно ряду інших статей, що мали значення для Антанти. Сюди відносилися, наприклад: зернові, рис, олійне насіння, бавовна, тютюн, південні плоди, колоніальні товари всякого роду, рослинні олії, штучний шовк, шерсть. Так само Австрія позбавлена була, в силу Сен-Жерменського миру 10 вересня 1919 р. (на цьому наполягала особливо Італія), права підвищувати протягом 3 років ставки на фрукти, овочі, маслинову олію, яйця, свиней, м'ясо і живого птаха, оскільки вони були закріплені договорами, що діяли до моменту початку війни.

Ще під час війни у Франції лунали вимоги підвищити загальний, або максимальний, тариф і змінити систему застосування мінімального тарифу, тобто

запровадити систему диференціації тарифних ставок, надаючи кожній країні, з якою Франція уклала договір, ті або інші знижки із загального тарифу, але зовсім не мінімальний тариф повністю. Останнім могли скористатися повністю лише деякі країни як виняток. Виходила доволі гнучка система, за допомогою якої Франція могла вимовляти собі у кожному окремому випадку ті або інші знижки із загального тарифу в інших країнах і замість них робити відповідні пониження у своєму загальному тарифі, не доходячи, проте, до ставок мінімального тарифу.

Цю систему Франція впроваджувала протягом 1920-х років. Вона уклала низку торгових угод – з Італією, Іспанією, Польщею, Естонією, Фінляндією, Канадою, Чехословаччиною. Скрізь застосовувався той самий принцип. Франція вимовляла собі різні поступки у вигляді допущення певної квоти заборонених до ввезення товарів, або права абсолютно вільного імпорту їх, або як знижки із загального тарифу і крім того завжди найменший наявний в країні тариф (найбільше сприяння). А в той же час вона для кожної країни розбивала усі ставки свого тарифу на три групи. До одних товарів, що привозилися з цієї країни, застосовується французький мінімальний тариф. Для іншої групи товарів встановлювався середній тариф, що формувався шляхом процентних знижок (від 15 до 80%) з різниці між загальним і мінімальним тарифом. Отже, в кожному договорі склалися два списки: один – товарів, оподатковуваних найменшими ставками, які існували на той час і існуватимуть згодом (за мінімальним тарифом); інший – товарів з позначенням для них розміру ставки у відсотках (за середнім тарифом), причому і ця ставка зберігалася в тому ж відсотку, незалежно від розмірів самих ставок, як би не змінювалися загальний і мінімальний тарифи. Зрештою, всі інші товари, що не потрапили ні в першу, ні в другу групу, підлягали оплаті за найвищим, загальнішим тарифом, який для більшості товарів був значно вищим за мінімальний. Про ці товари в договорах зовсім не згадувалося, оскільки вихідну точку складав загальний тариф.

Ясна річ, кожна країна, що уклала договір, прагнула вимовити собі у Франції для тих товарів, які були найбільш важливими предметами експорту її у Францію, мінімальний тариф. Але Франція йшла на це лише за відповідні поступки

з іншого боку і тільки постільки, оскільки це не суперечило її власним інтересам, тобто оскільки зазначені товари не були небезпечними конкурентами яким-небудь істотним галузям французької промисловості. В такому випадку контрагенти йшли на компроміс, відповідним товарам надавався не мінімальний тариф, а середня між ним і загальним тарифом ставка, яка могла наближатися до мінімального тарифу, якщо вона, наприклад, доходила до 80% різниці між обома тарифами. Були й випадки, Франція надавала мінімальний тариф або знижку із загального тарифу тим або іншим товарам у межах певної квоти, тобто для відомої кількості цього товару, тоді як, оскільки імпорт перевищував встановлену цифру, товар вже обкладався по підвищеній ставці, зазвичай за загальним тарифом.

І до війни у Франції існував такий середній тариф, що лежав між загальним і мінімальним, але він тоді застосовувався тільки до однієї Канади, був результатом спеціальної угоди з нею. Після війни таких середніх тарифів з'явилась вже низка, оскільки для кожної країни, з якою Франція уклала договір, вона робила поступки по інших видах товарів, що імпортувалися, і в неоднакових розмірах по окремих групах товарів. Звичайно і при встановленні конвенційних тарифів робилися інші знижки із загального тарифу для кожного контрагента.

Таким чином Франція уклала низку тарифних договорів з іншими країнами. До війни цього не було, ніяких тарифних договорів Францію не визнавала, ніяких поступок не робила, а просто надавала свій мінімальний тариф. Видавалось, що дії Франції в 1920-х рр. набагато ліберальніші в порівнянні з довоєнними: вона йшла назустріч побажанням інших країн, робила в їх користь знижки зі свого тарифу. Але насправді вона давала їм значно менше, ніж раніше. Нижча межа встановлювалась так само, як це було раніше. Але навіть на цю нижчу межу контрагенти Франції не могли претендувати повністю.

В інших країнах, де до війни існував мінімальний тариф, він і тепер залишився тим самим, що і раніше. Так, Іспанія в 1922 р. опублікувала свій новий митний тариф, що як і раніше складався з «першого тарифу» – максимального і «другого тарифу» – мінімального. Але насправді ця система так само мало витримувалась, як і раніше. Мінімальний тариф зовсім не був таким, а

перетворювався на загальний тариф, з якого робилися знижки. Так, через договори, укладені з Швейцарією і Францією, Іспанія знизила різні ставки мінімального тарифу, так що знову вийшов третій – конвенційний тариф. Це передбачалося тарифним законом від 22 квітня 1922 р., який надавав уряду право, після заслуховування висновків комісії з охорони іспанської промисловості і постійної тарифної комісії, робити знижки з другого тарифу тим країнам, які погоджувались надати іспанським товарам рівноцінні пільги. Ці знижки не мали бути огульними, могли торкатися лише окремих товарів і, за загальним правилом, не повинні були перевищувати 20 % ставок другого тарифу. Проте у виняткових випадках уряд міг робити поступки, що перевищували 20 %.

На противагу Іспанії Португалія відмовлялась робити пониження проти ставок мінімального тарифу. Законом від 20 квітня 1923 р. вона встановлювала нові максимальний і мінімальний тарифи, які замінили ту ж систему, що існувала до війни (максимальний удвічі вище за мінімальний). Португалія як і раніше, застосовувала мінімальний тариф не лише до всіх тих держав, з якими були укладені торговельні договори, але і до тих, з якими ніяких угод не існувало але які зі свого боку обкладали португальські товари мінімальним або іншим найбільш низьким тарифом. Лише відносно інших діяв максимальний тариф, майже усі ставки якого були удвічі вищими в порівнянні з мінімальним. У момент видання нового тарифу ще існували, через діючі торгові угоди, особливі пільги на користь окремих країн, внаслідок чого були ставки нижчі, ніж встановлені в новому мінімальному тарифі. Це вирішено було усунути, привівши усі угоди у відповідність з ним і ні в якому разі не опускаючись нижче за нього.

Югославія також зберегла стару сербську систему тарифу 1904 р., встановивши нові максимальний і мінімальний тарифи законом від 4 червня 1921 р. Проте вона поширила мінімальний тариф лише на ті держави, які не уклали з нею торгових угод, і не тільки не допускала пониження його, але навіть не визнавала закріплення цих ставок у договорах, залишаючи за собою повну свободу дій.

По-новому застосовувалася ця система в Бельгії. Тут у 1923 р. був уперше вироблений новий подвійний тариф, максимальний і мінімальний, причому перший

за загальним правилом втричі вище за друге. Він поширювався на країни, з якими не укладались торговельні угоди, а також на ті, які не ставили Бельгію в рівне з іншими становище і не надавали їй права найбільшого сприяння або обмежували бельгійську торгівлю. Тимчасово цей тариф міг бути застосований і до товарів тих країн, конкуренція яких могла бути небезпечна для бельгійської промисловості внаслідок розладу валюти. У договорах з Чехословаччиною, Австрією і Німеччиною Бельгія встановила середній тариф (між максимальним і мінімальним), але з 1 жовтня 1926 р. він більш не застосовувався. З іншого боку, бельгійський закон допускав в особливих випадках пониження ставок нижче за мінімальний тариф з наступним затвердженням парламенту. Але це не здійснювалося на практиці, так що фактично в Бельгії діяв мінімальний тариф. В Греції, Норвегії, Бразилії, Чилі застосовувався до усіх країн один і той же мінімальний тариф, що надавався їм через право найбільшого сприяння.

В сучасних умовах під митним регулюванням розуміють комплекс заходів та інструментів впливу на міжнародну торгівлю, що реалізуються через митну систему. Митне регулювання здійснюється за допомогою таких складових:

- митний тариф;
- митні платежі;
- митні процедури.

Митний тариф — це систематизований перелік товарів і відповідних ставок мита, які застосовуються для розрахунку ввізного (імпортного) або вивізного (експортного) мита на зазначені товари. В митному тарифі товари об'єднані в групи за походженням (промислові, рослинні, мінерали тощо) та ступенем їх обробки (сировина, напівфабрикати, готові вироби). По кожному товару зазначається ставка мита, якою він обкладається.

Митно-тарифне законодавство більшості сучасних держав включає два самостійні блоки:

- закон, що регулює обкладання митом товарів та інших речей що переміщуються через державний кордон (закон про митний тариф);

- закон, що регулює діяльність служб митного контролю, їхні права та обов'язки, порядок митного контролю, організацію митної служби та інші близькі за характером питання, зокрема розподіл функцій законодавчої та виконавчої влади у митній сфері (митний кодекс).

Питання, що регулюються митним кодексом відносяться до сфери національного законодавства країни і, як правило, не є предметом міжнародних переговорів. При цьому не виключається можливість уніфікації правил роботи національних митних служб різних країн, на основі міждержавних угод, з метою спрощення митних процедур. У свою чергу митний тариф і правила його застосування дуже часто стають предметом міжнародних переговорів і регулюються багатосторонніми міждержавними угодами. Митний кодекс має бути стабільним правовим інструментом, у той час як митний тариф покликаний оперативно реагувати на зміни в економічній ситуації, а звідси він більшою мірою зазнає змін [69, 24–25].

Закони визначають принципи побудови митного тарифу, товарну класифікацію, правила і положення, що визначають митні процедури, ставки мита на окремі товари. Ці нормативні акти періодично переглядаються, доповнюються та змінюються відповідно до цілей зовнішньоторговельної політики. Законодавча влада завжди відігравала провідну роль у формуванні та розвитку митних систем держав, але в останні десятиріччя спостерігається тенденція передачі дедалі більшої частини функцій стосовно застосування митних тарифів, їх часткової зміни, маневрування ставками мита у компетенцію органів виконавчої влади. Це пов'язано з прагненням урядів досягти більшої гнучкості та дійовості митних тарифів, зробити їх оперативнішими щодо оптимізації міжнародної торгівлі країни. В цілому можна зазначити, що митно-тарифні заходи за формою мають адміністративний характер, а за економічним змістом і характером дії належать до ринкових регуляторів зовнішньоторговельного обігу.

Сучасний митний тариф є складним торговельно-економічним інструментом регулювання зовнішньої торгівлі, що включає декілька обов'язкових елементів:

- 1) системи тарифної класифікації товару;

- 2) структура тарифу;
- 3) ставки мита;
- 4) метод визначення країни походження товару.

За формою митний тариф є таблицею, яка поєднує всі ці елементи і за допомогою якої розраховується розмір мита.

Системи тарифної класифікації товару (міжнародні товарні номенклатури) є докладними переліками товарів, що розподілені за певною класифікаційною системою. Поділ товарів за групами в митних тарифах є складним торговельно-економічним інструментом: чим докладнішою є товарна система, тим ефективніше тариф може бути використаний у протекціоністських цілях. Питання розробки єдиних принципів класифікації товарів для митних цілей виник ще до Другої світової війни, а в повоєнний час тенденція до уніфікації номенклатури митних тарифів посилилась.

До початку 1950-х рр. митні тарифи держав спиралися на різноманітні національні системи товарної класифікації. Проте, розвиток торговельних відносин між країнами, ускладнення структури міжнародної торгівлі, зростання внутрішніх поставок в рамках транснаціональних компаній підштовхували розвинуті держави до уніфікації класифікаційних норм і систем класифікації. У 1950 р. у Брюсселі була підписана Конвенція про створення товарної номенклатури для митних цілей. Вона отримала назву Брюссельської митної номенклатури (БМН). БМН була розроблена країнами Західної Європи й відповідала передусім потребам економіки саме цих країн. Проте, до кінця 1960-х рр. на її основі були побудовані митні тарифи більш ніж 100 держав і 75 % міжнародного товарообігу обкладалося митом саме по цій системі [69, 27]

Одночасно з БМН у міжнародній торгівлі використовувались також:

- Стандартна міжнародна торговельна класифікація ООН (Standard International Trade Classification, SITC), розроблена за ознакою ступеня обробки товарів та з метою зіставлення й аналізу показників розвитку зовнішньої торгівлі різних країн, а також для дослідження товарної структури міжнародної торгівлі;

- Єдина товарна номенклатура зовнішньої торгівлі країн–членів РЕВ (остання редакція 1984 р.) – класифікація товарів, що застосовувалась у зовнішній торгівлі між соціалістичними країнами;

За час дії БМН (до 1988 р.) вона декілька разів вдосконалювалася. Проте, подальше зростання та зміни у міжнародній торгівлі, а також інтереси країн, що розвиваються, які отримали право голосу у світовому співтоваристві, поставили питання про створення нової товарної номенклатури, яка б влаштувала усі країни. Роботу у цьому напрямку було розпочато у 1973 р. у Брюсселі робочою групою представників 59 країн і 20 міжнародних організацій. Перехід на нову систему, яка отримала назву Гармонізованої системи опису і кодування товарів (Harmonized Commodity Description and Coding System) розпочався з 1 січня 1988 р.

Гармонізована система опису і кодування товарів (ГС) – це міжнародні правила щодо класифікації та статистичної інформації по товарах, що надходять у зовнішню торгівлю. ГС включає нову міжнародну уніфіковану товарну номенклатуру (НГС) – детальний багатоцільовий перелік імпортних та експортних товарів, що поділені за спеціальною класифікаційною схемою, алфавітний покажчик до ГС, пояснення до ГС, а також ключ переходу до системи. Гармонізована система відповідає сучасним потребам митних органів, статистичних служб, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності і забезпечує порівнянність національних статистичних даних, тісну узгодженість між зовнішньоторговельною і промисловою статистикою різних держав.

Структура тарифу – кількість колонок (ставок мита стосовно кожної товарної позиції), що застосовуються в тарифі. Простий (одноколонковий) митний тариф передбачає одну ставку мита для кожного товару, незалежно від країни його походження. Складний (багатоколонковий) митний тариф встановлює по кожному з товарів кілька ставок мита, залежно від країни походження товару (торговельного режиму).

Загальною тенденцією є ускладнення митного тарифу, тобто застосування кількох ставок мита з метою здійснення тиску на одні країни та стимулювання торгівлі з іншими в інтересах національної зовнішньоторговельної політики. У

складному тарифі найвища ставка мита, як правило, є автономною, тобто встановленою державою. Вона максимальна і застосовується до товарів тих країн, з якими не укладено торговельних договорів та угод. За нею слідує нижча, в більшості випадків конвенційна ставка, що застосовується до товарів з країн, яким надано режим найбільшого сприяння в торгівлі та укладені відповідні торговельні угоди. Складні тарифи передбачають також особливо низькі, пільгові або преференційні ставки мита. Іноді вони взагалі відсутні, тобто товар може ввозитися без сплати мита. Крім того, в складному тарифі передбачено можливість введення додаткових, особливо високих антидемпінгових і компенсаційних ставок мита [98, с. 301].

Розмір мита визначається за допомогою ставок мита, які є частиною митного тарифу та класифікуються за різноманітними ознаками.

За об'єктом регулювання (напрямом товарного потоку) ставки мита діляться на: імпорتنі, експортні та транзитні. Імпорتنі ставки мита є центральним інструментом митно-тарифного регулювання імпорту в зовнішньоторговельній політиці держави. Об'єктом регулювання є імпорتنі потоки, стосовно яких встановлюються повні, пільгові та преференційні ставки мита, тобто застосовується складний тариф. Експортні ставки мита регулюють національний експорт і використовуються обмеженим колом країн. При цьому застосовується простий тариф — кожній товарній позиції відповідає одна (вивізна) ставка мита. Транзитні ставки мита встановлюються за товари інших держав, що перетинають митну територію даної країни. В сучасній практиці митно-тарифного регулювання цей вид ставок застосовується дуже рідко внаслідок того, що країни транзиту заінтересовані у збільшенні товаропотоків через їх територію. Тому більшість країн віддають перевагу різного роду зборам (дозволяючим, гербовим, статистичним), а також стягують плату за провіз вантажів територією даної держави, що робить зовнішньоторговельну політику прозорою та ліберальною [98, с. 303].

За методом розрахунку розміру мита ставки поділяються на чотири види:

- Адвалорна – це ставка мита, зазначена у митному тарифі у вигляді відсотка від ціни товару. Мито, розраховане помноженням цього відсотка на ціну товару (партії), теж називатиметься адвалорним.

Специфічна — це ставка мита, зазначена у митному тарифі у вигляді певної грошової суми з одиниці товару, ваги, обсягу, потужності тощо.

- Специфічна — це ставка мита, зазначена у митному тарифі у вигляді певної грошової суми з одиниці товару, ваги, обсягу, потужності тощо.

- Змішана (комбінована) – це ставка мита, зазначена у митному тарифі у вигляді як відсотка від ціни товару, так і певної суми із зазначеної одиниці виміру товару. Змішане мито розраховується як сума підрахунку мита за адвалорною та специфічною ставками.

- Альтернативна – це ставка мита, зазначена у митному тарифі у вигляді як відсотка від ціни товару, так і певної суми із зазначеної одиниці виміру товару. Альтернативне мито розраховується окремо як адвалорне і як специфічне, але стягуватися буде найбільша сума.

Різниця між адвалорною та специфічною ставками мита мають не тільки суто технічний (розрахунковий) характер. Ці ставки по-різному реагують на коливання цін. Так, при підвищенні цін грошові доходи від адвалорного мита змінюються пропорційно зміні цін, а рівень захисту внутрішнього ринку залишається незмінним. У даному разі адвалорні ставки є ефективнішими, ніж специфічні. Але за умов падіння цін останні є надійнішими і виконують свої функції – протекціоністську і фіскальну. Тому за довгострокової тенденції до зростання світових цін спостерігається значне збільшення частки адвалорних ставок мита в митних тарифах.

Залежно від країни походження товару ставки мита поділяються на:

- максимальні, які встановлюються для країн, з якими не укладені відповідні торговельні договори;
- мінімальні, які надаються країнам, що користуються режимом найбільшого сприяння;

- преференційні, діючі стосовно окремих країн або груп країн (членів інтеграційних угруповань).

Крім ставок мита, розмір яких встановлено заздалегідь і зафіксовано в митному тарифі, митні органи держав мають право на введення додаткових, особливо високих антидемпінгових і компенсаційних ставок мита, рівень яких значно перевищує розмір максимальних ставок тарифу.

Ставки мита можна класифікувати і за характером походження на автономні та конвенційні. Автономна ставка мита визначається відповідними державними органами та затверджується країною самостійно, а не на підставі двосторонніх або багатосторонніх угод. Вона може цілеспрямовано встановлюватися країнами на високому рівні з метою початку дво- або багатосторонніх переговорів щодо їх зниження в обмін на бажані для країни поступки. Конвенційною називається ставка мита, що розраховується, в процесі укладання договору та остаточно фіксується після його підписання сторонами. Конвенційні ставки мита можуть бути результатами як двосторонніх, так і багатосторонніх угод.

У сучасній митній практиці найбільшого поширення дістали конвенційні ставки мита, розроблені і погоджені під час раундів багатосторонніх торговельних переговорів у рамках Генеральної угоди про тарифи і торгівлю.

За реальним впливом на об'єкт регулювання (експорт та імпорт) ставки мита поділяються на номінальні та ефективні. Номінальна ставка мита – фактичний розмір ставки, зафіксований у митному тарифі, а ефективна – це розмір ставки, який реально та ефективно захищає внутрішній ринок, або регулює експорт і транзит. Усі діючі ставки мита вважаються номінальними. Якщо вони виконують свої функції, то номінальні ставки можуть бути одночасно й ефективними. У разі неефективності існуючої, номінальної ставки мита, розраховується рівень ефективної ставки.

На остаточний розмір мита впливає також метод визначення митної вартості товару, особливо за сучасної тенденції розширення кількості адвалорних ставок мита. При визначенні митної вартості товарів держави користуються різними методами, які регламентуються документами ГАТТ (ст. VII Угоди; Кодекс митної

вартості від 1981 р.). Згідно зі згаданою статтею ГАТТ митна вартість товару повинна ґрунтуватися на його фактичній вартості. При цьому під фактичною вартістю розуміється ціна, за якою цей чи аналогічний товар продається або пропонується до продажу в такий час і в такому місці, які визначаються законами країни – імпортера в умовах повної конкуренції. У Кодексі також чітко заборонено використання як бази розрахунку внутрішньої національної ціни, що до цього було значно поширено в митній практиці індустриально розвинутих країн. Уругвайський раунд багатосторонніх переговорів у рамках ГАТТ вніс доповнення у Кодекс, яке дає право митним органам вимагати додаткової інформації, якщо є сумніви щодо правильності заявленої вартості імпортованих товарів. Якщо і додаткова інформація не задовольняє вимоги митної служби, то митна вартість визначається згідно з Кодексом [98, с. 305–307].

Метод визначення країни походження товару. Залежно від країни походження товару застосовуються різні ставки мита. Активізація інтеграційних процесів, створення зон безмитної торгівлі, розповсюдження преференційних угод, з одного боку, та поглиблення міжнародної виробничої і технічної кооперації, розвиток транснаціональних корпорацій – з іншого, зробили проблему визначення країни походження товару дуже актуальною. Єдиного міжнародного нормативного акту щодо визначення країни походження товару поки не існує. В рішеннях Уругвайського раунду ГАТТ зазначено, що в рамках СОТ передбачається створення єдиних правил і процедур визначення країни походження товару. У більшості держав країною походження імпортованого товару вважається та, де товар було повністю вироблено або суттєво перероблено (чи оброблено).

У другій половині ХХ ст. сформувались певні тенденції в застосуванні мита як метода регулювання зовнішньої торгівлі:

- зниження рівня (розміру) ставок митного оподаткування, що зумовлено відносним вирівнюванням цін на світовому ринку;
- посилення захисту внутрішнього ринку не шляхом загального (тотального) підвищення ставок мита на товари, а за рахунок вибіркового збільшення ставок

мита на окремі товари та зниження їх рівня, насамперед на необхідну сировину і товари, що входять складовими в готову продукцію;

- тарифна ескалація, тобто пряма залежність імпорتنих ставок мита від ступеня обробки товарів;

- збільшення частки адвалорних ставок мита в митних тарифах, що зумовлено тенденцією до зростання світових цін, спрощенням системи тарифної класифікації товарів, нерегламентованістю питання щодо визначення митної вартості товарів;

- зниження номінальних ставок мита у поєднанні із заходами щодо збереження і навіть посилення інших елементів митного регулювання (митні податки та збори, митні процедури);

- зворотна залежність рівня ставок імпортного мита від рівня економічного розвитку країни;

- заміна експортних ставок мита на інші, гнучкіші, як тарифні, так і нетарифні методи регулювання експортних потоків, що зумовлено загальною тенденцією до посилення стимулювання експорту в країнах;

- заміна транзитних ставок мита на різноманітні види зборів і податків, які мають обґрунтованіший та ліберальніший характер, що пояснюється прагненням транзитних країн до збільшення обсягів транзиту товарів.

Під митними платежами розуміють всі види платежів, що стягуються митними органами країни з товарів і транспортних засобів, які перетинають митний кордон, а також в інших випадках, передбачених національними законодавствами. Окрім власне мита (custom duty) до митних платежів належать також митні податки (custom tax) та митні збори (custom fei).

Митні податки – це обов’язкові платежі, що стягуються митними органами країни з товарів, які імпортуються. До них належить прикордонний податок, спеціальні (надзвичайні) імпорتنі податки, плинні податки, компенсаційні збори. Склад, розмір та умови застосування цих податків регулюються національними законодавствами або відповідними рішеннями державних органів управління. Всі митні податки є опосередкованими і за економічною сутністю

протекціоністськими, посилюючими або компенсуючими недостатній вплив мита на рівень цінової конкурентоспроможності імпортованих товарів.

Прикордонний податок у більшості країн є постійним і обов'язковим у системі національного оподаткування. В основі прикордонного податкового режиму таких країн лежить «принцип призначення». У даному разі всі товари, що надходять на експорт, звільняються від сплати опосередкованих податків у країні походження, а обкладаються рівним прикордонним податком у країні призначення товару. Метою застосування прикордонного податку є створення однакового податкового режиму для товарів іноземного та національного виробництва і запобігання подвійному оподаткуванню.

Спеціальні (надзвичайні) імпортовані податки застосовуються з метою прямого скорочення обсягів ввезення певного товару іноземного виробництва у разі наявних складнощів або неможливості адекватного і швидкого підвищення ставок мита. Введення надзвичайних податків має тимчасовий характер.

Плинні імпортовані податки, як і мито, безпосередньо впливають на рівень ціни товару, але відрізняються від останнього тим, що їх ставка не є фіксованою; вона змінюється залежно від співвідношення внутрішніх і світових цін на певний товар. Ставка плинних податків підвищується, коли спостерігається падіння світових цін, і знижується при їх зростанні. Розміри плинних податків можуть змінюватися щоденно. Їх застосування дозволяє постійно підтримувати необхідний ступінь захисту внутрішнього ринку.

Компенсаційні імпортовані податки застосовуються в основному на продукцію сільськогосподарства з метою компенсації різниці між світовими та внутрішніми цінами, переважно в сезони збору та переробки врожаїв.

Митні збори – платежі, що стягуються митними органами країни (крім мита і митних податків) у відносно невеликих розмірах за виконання певних операцій на кордоні: за митне оформлення, зберігання товарів, митне супроводження, за консультування та інформування. Крім того, можуть існувати такі збори, як ліцензійний або контингентний, статистичний, марочний, бандерольний, штемпельний або гербовий, за зважування і пломбування тощо.

Митні процедури – це дії, що здійснюються органами митного контролю держав або інтеграційних угруповань з метою додержання законодавства з митних питань. Митні процедури регулюються митними формальностями, тобто сукупністю передбачених митним законодавством і нормативними актами відповідних органів вимог, виконання яких є обов'язковою умовою переміщення товарів через митний кордон. До основних регламентованих митних процедур належать: порядок пересування товарів; організація досмотру товарів і вантажів; оформлення митних документів; перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації; розрахунок розміру мита, митних податків і митних зборів; передача статистичних даних у відповідні органи.

Нетарифні інструменти регулювання зовнішньої торгівлі.

Незважаючи на те, що митно-тарифні інструменти посідають пріоритетні позиції в регулюванні міжнародної торгівлі, воно не обмежується лише ними. Засоби що не входять до сфери митно-тарифної політики, з початку 1960-х років в економічній літературі та діяльності міжнародних економічних організацій стали називати нетарифними обмеженнями (НТО) або нетарифними бар'єрами. Раунди багатосторонніх переговорів щодо зниження ставок мита, які відбулися в рамках ГАТТ, та досягнуті на них домовленості підвищили роль нетарифних бар'єрів і посилили інтерес урядів до застосування нетарифних заходів як інструментів, компенсуючих пом'якшення дії митно-тарифного регулювання.

Нетарифні обмеження — це велика група адміністративних, фінансових, валютних та інших заходів регулювання експорту та імпорту товарів і послуг. Слід зазначити, що усталеного визначення нетарифних обмежень досі не існує. Міжнародні інститути та державні органи регулювання вкладають у це поняття різний зміст. Найбільшого поширення дістала класифікація, розроблена на початку 1970-х рр., Секретаріатом ГАТТ. Вона об'єднує під терміном «нетарифні обмеження» п'ять основних груп заходів:

1. обмеження, що викликані участю держави у зовнішньоторговельних операціях (субсидії та дотації експортерам; заходи, що дискримінують перевезення іноземних товарів та іноземних перевізників);

2. митні та інші імпорتنі та експортні формальності (антидемпінгові методи; методи оцінки митної вартості товару; митні та консульські формальності; товаросупроводжуючі документи тощо);

3. технічні бар'єри в торгівлі (промислові стандарти, вимоги до пакування і маркування, санітарно-ветеринарні норми);

4. кількісні та валютні обмеження імпорту та експорту (квоти, ліцензування, валютні обмеження);

5. обмеження, закладені в механізмі платежів (змінні збори (плинні), антидемпінгове та компенсаційне мита, імпорتنі депозити, прикордонний податковий режим).

Дана класифікаційна схема стала основою для формування інших класифікацій різних міжнародних організацій. На початку 1980-х рр. Секретаріат ЮНКТАД розробив базу даних по нетарифних обмеженнях яка включала близько 200 подібних заходів [43, с. 182].

3 ТОРГОВЕЛЬНА ТА МИТНА ПОЛІТИКА: ІСТОРИЧНА РЕТРОСПЕКТИВА

3.1 Протекціонізм і вільна торгівля: зміст теорії і практики

Митна політика є складовою частиною внутрішньої й зовнішньої політики держави. Її належність до внутрішньої політики держави очевидна й обґрунтована. Митна політика як продовження внутрішньої політики, інструмент і засіб вирішення внутрішньо-економічних завдань набула в умовах ліберальних економічних відносин великого значення. Основні цілі митної політики держави – найбільш ефективно використання інструментів митного контролю і регулювання товарообміну на митній території держави; участь у реалізації торгово-політичних завдань щодо захисту вітчизняного ринку, стимулювання розвитку національної економіки, сприяння структурній перебудові та іншим завданням економічної політики. Це далеко не повний перелік, але він дає досить повне уявлення про головні контури й параметри митної політики.

Таким чином, митна політика – це система політико-правових, економічних, організаційних та інших заходів, спрямованих на реалізацію й захист внутрішніх та зовнішньоекономічних інтересів держави за допомогою митної справи.

Важливою складовою митної політики є митна ідеологія, яка змінюється відповідно до вимог часу для суспільства й держави, та на базі якої вже формується державна концепція митної політики. Якщо митна політика є жорстко структурованою системою державно-правових заходів, то митна ідеологія відзначається більш демократичним характером. Митна ідеологія формується безпосередньо суспільством або активною його часткою, безпосередньо пов'язаною зі створенням додаткового продукту (виробництво й торгівля).

Отже, митну ідеологію слід визначити як систему політико-правових поглядів громадських і державних кіл, що сприяють розробленню нових напрямків митної політики для надання суспільству, державі нових якісних показників політичного й соціально-економічного розвитку.

Питання, чи існувала митна політика античних держав, залишається складним і спірним досі. Багато фахівців загалом вважають некоректною навіть постановку такого питання щодо традиційних аграрних суспільств, якими, поза всяким сумнівом, були і грецькі поліси, і елліністичні монархії, і Римська імперія. Тому імовірність існування свідомих зусиль їх урядів, зорієнтованих на регулювання економіки, попросту відкидається.

Виходячи з того, що античні і середньовічні держави, як правило, не втручалися в процес виробництва, не прагнули його регулювати і, тим більше, не збиралися ним керувати, вважається, що митна політика зародилася не раніше XVIII–XIX ст. Тим не менш, залишається фактом, що античні держави методами митного регулювання намагалися вирішувати фінансові завдання, розв'язувати зовнішньополітичні проблеми, а подекуди намагалися сприяти зміцненню власного виробництва. Отже, теза про відсутність у античному світі торгової (в тому числі митної) політики можна визнати односторонньою. Тому на рубежі XIX–XX ст. з новою силою спалахнула суперечка прихильників та противників ідеї існування підприємницького капіталу в давнину – т. зв. модерністів (Е. Мейер, Ю. Белох) і примітивістів (Й. Родбертус, К. Бюхер). У 1932 р. видатний російський антикознавець М. І. Ростовцев твердив, що елліністична економіка відрізнялася від сучасної капіталістичної не за якісними, а за кількісними ознаками. А дослідник другої половини XX ст. М. Фінлі наполягав, що, оскільки поліс – це сума ойкосів і завдяки цьому – самодостатній автаркічний організм, остільки й торгівля була нерозвинутою, а домінуюча роль належала неторговим формам обміну [106].

Сучасна наука, розставивши крапки над «і», не прийняла крайнощів цих двох точок зору, враховуючи часову еволюцію торговельних відносин. Головним завданням еллінських полісів архаїчної доби було створення незалежної громади, здатної до самозабезпечення. Невід'ємною частиною економіки таких автаркічних полісів була торгівля, покликана забезпечити громаду тими товарами, які були життєво необхідні (як з фізичної, так і з духовної точок зору) для її повноцінного функціонування і виробництво яких на місці не могло бути налагодженим по різним причинам. Тому торгівля займала, по великому рахунку, маргінальне місце

в економіці архаїчних суспільств Греції, адже купували лише те, що виробити на місці було об'єктивно неможливо [57, с. 36]. З доби класики ситуація модифікується: в античній економіці торгівля опановує все більш і більш значніше місце.

Антична цивілізація була аграрною, і тільки в епохи економічного розквіту і піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла і промисли, орієнтувалися на ринок. В умовах абсолютної переваги натуральних форм ведення господарства над товарними, що є характерним для всіх традиційних суспільств, у сільськогосподарському виробництві античних держав, як правило, лише одна-дві агрокультури були розраховані на продаж. Для Аттики – це, вірогідніше за все, оливки, точніше олія; для Хіоса, Фасоса, Егіни – виноград, точніше вино; для Боспору – пшениця. В цілому ж господарство залишалось полікультурним, і все необхідне для життя господаря і його родини вироблялося переважно на місці [38, с. 278–279]. Цьому сприяв ідеал полісної автаркії. В ході спеціалізації виробництва в античній Елладі архаїчний ідеал автаркії для багатьох полісів, особливо найбільш економічно розвинутих, став недосяжним. У цьому сенсі показовим є те, як протягом V ст. до н.е. змінюється смисл даного поняття: воно означає вже не повну економічну замкненість і самозабезпеченість, а здатність забезпечити себе завдяки торговельним зв'язкам (або іншим шляхом) усім необхідним [38, с. 282–283].

Згідно з Л. П. Марінович, наявні джерела дозволяють стверджувати, що в період класики принаймні в Афінах мала місце цілком свідомо торговельна політика. Значно обмеженіші, ніж афінські, історичні джерела таких віддалених від ведучих середземноморських економічних центрів регіонів, як, приміром, Північне Причорномор'я також дозволяють припускати, що їх держави теж проводили власну торговельну і, відповідно, митну політику, якщо не постійно, то принаймні в періоди своїх економічних піків.

Давньогрецькі поліси і територіальні елліністичні держави використовували законодавчу регламентацію фінансової діяльності, встановлення монополій на торгівлю товарами певних груп, магістратський контроль за системами мір та ваг, надання пільг при сплаті митних зборів, проходженні портових процедур,

прогресивне зниження митних ставок залежно від обсягів експортно-імпорتنих операцій, дарування права безмитної торгівлі конкретним особам і цілим державам.

Заходи грошово-фінансового регулювання. Серед таких заходів слід назвати спробу Афін уніфікувати грошовий обіг у межах Делоської сіммахії. Відповідно до т. зв. Монетного декрету (449–419 рр. до н. е.), союзним містам заборонялося карбувати власну срібну монету та користуватися неафінськими монетами, а також вагами і мірами [38, с. 261–263]. Сучасні фахівці оцінюють ці заходи, що фактично перетворювали союзні держави на афінських підданих, як невдалі або передчасні фінансово-регулятивні кроки у сфері торгової політики.

Важливу інформацію щодо фінансових операцій на державному рівні отримуємо з т. зв. Корпусу промов Демосфена. З промови проти Лептина видно, що частина торгових операцій по закупівлі боспорського хлібу здійснювалася Афінами в кредит, адже «у вас [афінян] завжди є його [Левкона] гроші» (Dem., XX, 40). Це могли бути тільки гроші, виручені за проданий афінянам хліб. С. А. Жебельов розуміє слова Демосфена в тому сенсі, що кредитування операцій по закупівлі боспорського хлібу проводилися через афінський державний «банк», де зберігалися, як депозит, гроші, виручені боспорськими царями за проданий хліб. Хоча, згадана в тексті Δημοσια τραπεζα була не державною, а лише приватною установою, що вела свої справи разом з афінським фінансовим відомством і була наділена монополією здійснювати операції від імені афінської держави [34, с. 132, прим. 2]. Підтвердження цього містяться в афінському декреті 346 р. до н. е. (IG, II 2, 212), де йдеться про те, що синам Левкона Спартоку II, Перісаду I і Аполлонію повинні бути повернуті їх гроші, щоб вони «не пострікали афінський народ» [4, с. 518]. З декрету видно, що боржниками Левкона, а після його смерті його дітей, виступали не приватні афінські купці, з якими, вірогідно, торгівля в кредит не проводилась, а Афінський народ, тобто держава. Гроші повинні були повертатися з державної скарбниці; проедрам наказувалося провести справу першочергово після релігійних питань. Афінам надзвичайно важливо було зберегти довіру й кредит у правителів Боспору, оскільки своїм експортом вони не мали можливості покривати всіх розходів по закупівлі боспорського хлібу.

Приклади грошово-фінансового регулювання відомі також із ольвійської практики IV ст. до н. е., коли був заборонений обіг іноземних монет на території держави. Ольвійський декрет Каноба (340/330 pp. до н. е.), на століття молодший за афінський Монетний декрет, у головних рисах переймав фінансову практику першого Афінського морського союзу. Зокрема, в Ольвії закріплювалося право вільного провезення через митний кордон карбованого золота і срібла. Паралельно ліквідувалися експортно-імпорتنі мита на іноземні монети з коштовних металів, установлювалося єдине місце здійснення валютно-обмінних операцій, проголошувався твердий обмінний курс, скасовувалися мита з грошово-обмінних операцій. Обмінювати іноземні золоті і срібні монети дозволялося лише на міські гроші – місцеву мідь і срібло (IOSPE, I², 24). Грошова реформа Каноба, сина Фрасідаманта, як зазначав П. О. Каришковський, поряд із позитивними зрушеннями в грошовому обігу – запровадженням в обігу монет із нерівноцінних металів (золота, срібла, міді) – створювала умови для руйнування основних закономірностей фінансового розвитку, що в подальшому спровокувало виникнення економічної кризи.

Не менш ефективним, ніж фінансове регулювання, був метод безпосереднього господарського втручання держави – встановлення монополій на продаж або іноді матеріальне виробництво певних груп товарів. Як зазначав Аристотель у «Політиці» (I, 4, 6), еллінські поліси встановлювали монополії тоді, коли переживали фінансові труднощі та відчували потребу в значному збільшенні надходжень до скарбниці. Як правило, монополії стосувалися товарів підвищеного попиту – хліба, олії, вина. Крім того, вони запроваджувалися в тих регіонах, де відповідні товари вироблялися у великих обсягах і складали вагомий експортний статтю. Наприклад, у Єгипті, сільське господарство якого перебувало за Олександра Великого під державним контролем, хлібний експорт тримав у руках царський агент – Клеомен. В елліністичному Пергамі була монополізована високоприбуткова торгівля оливковою олією. В птолемейському Єгипті під контролем властей знаходилася виноторгівля та торгівля олією. Державна монополія охоплювала і хлібну торгівлю: відповідно до указу Птолемея XIII і

Клеопатри VII 50–49 рр. до н. е. закупівля пшениці і стручкових плодів у Середньому Єгипті приватними особами й вивезення цих товарів у Дельту або Фіваїду заборонялося, однак ввезення в Александрію оголошувалося безперешкодним. Винний у порушенні цієї заборони (а закупати партії хліба могла собі дозволити лише дуже небідна особа), підлягав страті, його майно – конфіскації; якщо арешт контрабандиста здійснювався за доносом, донощик отримував третину конфіскованого майна, донощик-раб – одну шосту і волю [97, с. 226].

Державна монополія передбачала певні заходи впливу на виробника і продавця товару для отримання скарбом додаткових ресурсів, підтримання власної переваги в якійсь галузі, забезпечення власної безпеки або ж закріплення доходів за своїми громадянами. Наприклад, у Єгипті в умовах державної монополії на виробництво і збут олії, зафіксованій у «Податному статуті» Птолемея Філадельфа, місцева адміністрація змушувала засівати оливковими деревами царські землі і ділянки клерухів.

Існування хлібної і винної монополії за непрямими даними фіксується на Боспорі. Вірогідно, поселенцям на царських землях (χώρα βασιλική) диктувалося, які вигідні для скарбу агрокультури треба вирощувати більшою мірою. Автор другої книги псевдо-аристотелевої «Економіки» (320-і рр. до н. е.) називає конкретні приклади монополій, серед яких Боспору немає. С. А. Жебелюв, акцентуючи увагу на участі царів Спартоکیدів у хлібному експорті відкидає думку про його монополізацію правлячою династією. Цей експорт перебував під безпосереднім контролем царів, але монополізованим у власному значенні цього слова він не був: говорити можна лише про монопольні тенденції або часткову монополію.

Херсонеська громадянська присяга, що датується межею IV–III ст. до н. е., суворо забороняє продаж «хлібу, що звозиться з рівнини» в будь-якому іншому місці, крім Херсонеса (IOSPE, I 2, 401, 10). Ще на початку XX ст. В. В. Латишев запропонував два пояснення причин установаження жорсткої хлібної монополії: це або нестача хлібних ресурсів, яких ледь вистачало на задоволення власних потреб,

або прагнення влади збільшити доходи головного міста держави шляхом перетворення його в єдиний хлібний ринок [81, с. 15]. Така заборонна норма цілком відповідає практиці законодавчого регламентування товарообороту стратегічних продовольчих ресурсів, що властива була провідним давньогрецьким економікам класичного та елліністичного періодів. По-перше, це – афінські хлібні закони V–IV, можливо, III ст. до н. е., що покликані були гарантувати регулярне забезпечення громадян якісним хлібом. Закон, порушення якого каралося смертю, – завозити хліб виключно на афінський ринок (Dem., XXXIV, 37; XXXV, 50), був спрямований не тільки на забезпечення країни хлібом, але також був розрахований на вирішення фіскальних завдань – збільшення доходів полісу шляхом митного оподаткування хлібного імпорту. По-друге, паралеллю до 10 пункту херсонеської присяги є низка положень теоського напису кінця IV ст. до н. е. з листом Антігона про запроектований синоїкізм Теоса і Лебедоса (Syll 3, 344). У одному з пунктів так і нереалізованого договору вказувалося: увесь хліб, що доставляється в обидва міста, повинен завозитися на спільний ринок, причому вивіз хліба здійснюється після формальної декларації та уплати мита. По-третє, йдеться про згаданий указ єгипетських фараонів Птолемея XIII і Клеопатри VII від середини I ст. до н. е. щодо заборони на вивіз низки сільгосппродуктів із середньо- і верхньоєгипетських номів у Дельту та Фіваїду, який одночасно містив дозвільні норми на їх вивіз до Александрії. Можна припустити, що ці норми виходили зі статусу цього міста як найважливішого торговельного центру країни, через який здійснювалася маса експортно-імпортних операцій у межах середземноморського ринку, які обкладалися податками і митними зборами. Крім вирішення фіскальних завдань цей указ мав за мету централізацію експортних потоків та переорієнтацію торгівлі зерном і стручковими з внутрішніх єгипетських ринків збуту (Дельта й Фіваїда) на зовнішні (Александрія як ворота в Середземномор'я). Протекціоністські та фіскальні інтереси підштовхнули урядовців птолемеївського Єгипту встановити величезне мито (до 50 %) на олію. Стратегічне значення маслинової олії для еллінського світу безспірно: вона використовувалася в релігійних, санітарно-гігієнічних, спортивних і кулінарних потребах. На початку доби еллінізму

переселенці з Греції й Малої Азії перенесли в Сирію та Єгипет своє мистецтво вирощування оливкових дерев і виноградників. Елліністичний уряд Єгипту виявився зацікавленим у стимулюванні місцевого виробника – платника податків. До того ж захист внутрішнього єгипетського ринку відповідав традиційній замкненості країни та старій грецькій ідеології самодостатності (автаркії). Уже з IV ст. до н. е. єгипетський уряд суворо регламентував ввезення до Александрії продовольства та вивезення виробів єгипетських майстрів.

Нарешті треба згадати про жорстке регламентування та обмеження торговельно-обмінних процедур, що практикувалося античними державами в воєнний час. Низку порад цього плану знаходимо в трактаті IV ст. до н. е. «Про перенесення осади» Енея Тактика. Запровадження запропонованих у цьому творі жорстких обмежень прикордонного та митно-торговельного характеру не повинні були б мати постійного характеру, а розраховані були на період військової загрози.

Римська імперія з II–IV ст. до н. е. практикує як постійну систему жорсткий режим мінімізації прямої торгівлі з варварами вздовж рейнського і дунайського лімесів. По-перше, забороняється експорт стратегічних матеріалів ворожим племенам, по-друге, визначаються місця на кордоні, де варварам дозволяється торгувати з римлянами. Не пізніше початку III ст. н. е. експорт зброї, обладунків, коней, в'ючних тварин, грошей, точильних каменів, заліза, зерна, солі й усього, що могло мати воєнну цінність (включаючи заручників), уважалось найважчим злочином (Digest. XXXIX. 4. 11 /Paul/; XLVIII. 4. 1–4 /Scaevola/). Безспірно, ці товари невеликим партіями контрабандою перевозилися через кордон. Пізніше, з 370 по 375 рр. н. е., до цього списку було додано вино, маслинова олія і золото. З цього часу заборона накладалася не тільки на експорт «вірогідному противну», але й узагалі всім варварам незалежно від того, чи перебували вони в стані конфлікту з імперією, чи ні (Cod. Justin. IV. 41. 1; 63.2).

Торгувати варварським купцям дозволялося в супроводі збройного конвою виключно в фортецях, розташованих уздовж кордонів. У середині I ст. н. е. єдиними серед германців, кому дозволялося торгувати на римському березі Дунаю та навіть перетинати його в будь-якому місці, просуватися вглиб провінції Реція

без будь-якого контролю та купувати товари де завгодно, були «лояльні» до римського уряду гермундури. Вони мали право за бажанням заходити в Аугсбург (Augusta Vindelicorum), торгове місто, що лежало на шляху з Італії від перевалу Бреннер до рейнських армій. Утім, ці привілеї виявилися не тривалими. В кінці II ст. н. е. маркоманни з Богемії отримали право вільної торгівлі, а везеготи на кілька років вирвали це право військовою силою в середині IV ст. н. е.

Існування всіх цих обмежень тогочасні автори пов'язували виключно зі стратегічними причинами військово-шпигунського гатунку. У жодного автора не знайдеш указівок на те, що ці обмеження запроваджувалися з метою захисту вітчизняних товарів. Мало того, інтереси місцевих торговців переважно приносилися в жертву військово-політичним цілям уряду. Хоча скидати з рахунку причини економічного плану не слід: стратегічна сировина та технології могли сприяти прогресу зорієнтованих на війну галузей виробництва у сусідів і конкурентів імперії. Таким чином, у будь-якому разі всі ці обмежувальні заходи римської адміністрації були спрямовані на забезпечення не економічної, а політичної безпеки держави.

Отже, слід визнати існування регулятивної функції античних держав у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Серед регулятивних методів переважали заходи адміністративного характеру, а також митної і торговельної політики. Головними цілями слід визнати вирішення фіскальних і воєнно-політичних завдань, усі інші були явно додатковими.

Практика запровадження державних монополій не зникла і в пізньоантичну і ранньосередньовічну добу. Східна Римська імперія запровадила контроль над східною торгівлею шовком. Справа в тому, що до Середземного моря торгові каравани з Китаю, де до VI ст. н. е. тільки й виробляли шовк, діставалися за 8 місяців. Це страшенно піднімало ціну, що шовкові вироби ставали доступними виключно можновладцям або дуже багатим приватним особам, адже за часів Діоклетіана за 1 фунт не викрашеного шовку сплачувалося 10 000 динаріїв. У 410 р. н. е. імператор Феодосій II видав закон, яким установлювалися мита з шовкових караванів та визначалися три митниці на персидському кордоні, через які мусили

проходити всі шовкові каравани. За імператора Анастасія I (491–518 рр.) функції контролю за шовковою торгівлею передаються комерціаріям (*comes sacragum largitionum*), про яких уперше дізнаємося з переліку візантійських чиновників бл. 500-го р. та з антіохійської печатки.

Ситуація почала змінюватися з часів Юстиніана I Великого (527–565 рр.), коли один монах-несторіанець приніс в бамбуковому посоху кокони шовковичного хробака і видав грекам мистецтво розведення шовковичних коконів. Відтоді у Візантії виникнули плантації шовковиці та фабрики з виробництва матерій, де була зайнята величезна кількість людей. Коштовні шовковичні тканини, як державна монополія, складали виключно вигідну статтю зовнішньої торгівлі, що давала імперії колосальні грошові ресурси. Візантія забезпечувала цим товаром двори європейських монархів і багатих купців торгових міст Європи. Крім столиці шовкові фабрики працювали в Бейруті, Тірі й Антіохії.

Уряд Юстиніана I був змушений установити державну монополію на торгівлю певною групою товарів, як правило, першої необхідності або предметів розкошу. Активна участь держави в монопольній торгівлі призвела до зникнення необхідності оподатковувати торгові угоди, хоча все ще залишала державі можливість стягувати мито з привезених товарів. Усе це свідчить про зниження ролі непрямих податків в економічній політиці візантійської держави в VI ст. н. е. Політику монополізації Юстиніана сучасні фахівці переважно оцінюють негативно.

Кінець VIII – початок IX ст. ознаменувався для візантійського суспільства значними змінами в зовнішній торгівлі. Державна монополія на купівлю-продаж стратегічних товарів (приміром, шовку) була замінена суворою регламентацією всіх параметрів процесу. Торгівля з іноземними купцями в цей час проходила в спеціально відведених для цього місцях – мітатах (*μίτᾱτα*), де державні чиновники контролювали який товар, у який час і за якою ціною можна продавати. Безпосередньо на вільний ринок іноземні купці могли виставити тільки залишки своїх товарів, які не були розкуплені в мітатах місцевими торговцями. Така регламентація, отже, і надалі вирішувала завдання попередньої державної

монополії на купівлю-продаж: стабільність цін, лояльність торгово-ремісничого люду, можливість державного втручання в разі виникнення товарного дефіциту.

Тривалий час в історичних дослідженнях поняття «митна політика» не набуло якостей, характерних для самостійного наукового терміна, і ототожнювалося з торговельною політикою держави. Таку позицію можна визнати правильною для феодальної доби. Однак у XVII ст., у зв'язку з радикальною перебудовою економічної й державної систем, митні процеси набувають властивостей, що впливають не тільки на добробут локального феодального ринку, а й усієї нації в цілому. В світі, у XVI – XVIII ст. спостерігалось значне зростання обсягів зовнішньої торгівлі. З оцінками П. Борока в період з 1500 – 1700 рр. показники зросли у п'ять разів і розпочалось формування світового ринку. Якісні зміни європейської торгівлі випливали з таких факторів як то: покращення кліматичних умов у Європі в 1450–1550 рр., великі географічні відкриття, такі феноменами як Реформація і Ренесанс. Інтенсифікація морських комунікацій надали імпульс для активізації зовнішньоекономічної діяльності. Обсяги сухопутних перевезень зросли у двічі, морських від 5 до 10 разів.

В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві митна політика вирішує також і внутрішньо-економічні завдання. Вона покликана стимулювати різнобічний розвиток національного ринку, надати йому нові імпульси розвитку і захищати цей ринок від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

Основними історичними формами митної політики, які сформувалися і діяли в період з середини XVII до початку XX ст., стали митний протекціонізм і фритредерство, або політика вільної торгівлі.

Зміст протекціоністської політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та одночасній допомозі національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту, з використанням зовнішньополітичної позиції держави та підтримкою для експортера. Політика протекціонізму передбачала радикальне підвищення ставки ввізного мита, застосування нетарифних адміністративно-правових

обмежень або повної заборони імпорту певних видів товарів, державне субсидування, кредитування, надання податкових пільг національним виробникам-експортерам. Цей вид митної політики був першим, що сформувався в рамках регулятивної функції, яка притаманна митній політиці.

Однак будь-які заходи щодо обмеження іноземної конкуренції, як правило, викликають адекватну реакцію з боку інших держав, що протягом ХІХ – ХХ ст. призводило до великої кількості так званих «митних війн» – уведення державами все нових та нових тарифних і нетарифних обмежень стосовно одна одної, що в остаточному підсумку негативно позначалося на стані міжнародної торгівлі взагалі.

Політика вільної торгівлі в своєму ідеальному варіанті ґрунтується на чотирьох базових свободах: вільному русі товарів, послуг, капіталів та людей, що, зокрема, передбачає створення рівних умов для національних та іноземних товарів, зменшення ставок імпортного мита і ліквідацію нетарифних обмежень тощо. Ідеї вільної торгівлі (Free Trade) почали втілюватися в життя з другої половини ХVІІІ ст., коли в результаті промислової революції в Британії та зростання потенціалу буржуазії почався перехід від політики протекціонізму до політики вільної торгівлі. Піонером у цьому виступила Великобританія як найбільш індустріально розвинута країна тогочасного світу. Крім того, в силу свого географічного становища, наявності колоніальної імперії та статусу «володарки морів» значну частину національного прибутку Британія отримувала від зовнішньоекономічних відносин. Але в другій половині ХІХ ст. політика вільної торгівлі знову поступається місцем протекціонізму, котрий розглядається як засіб досягнення національної та економічної незалежності країни.

Одним з видів ліберальної митної політики виступав режим «порто-франко» (вільний порт). Порто-франко, або вільний порт, – це звичайний морський порт і навколишні території, які не входили в митну територію держави. Відповідно цей район користувався режимом безмитного ввезення та вивезення товарів. Такими були в ХІV – ХVІІ ст. північнонімецькі вільні міста Гамбург, Бремен, Любек, які входили до торговельно-політичного союзу Ганза. У Франції режим порто-франко був запроваджений у порту Марсель в 1669 р., а в 1719 р. декретом Карла VI –

імператора Священної Римської імперії було оформлено вільний порт Трієст, на узбережжі Адріатичного моря. У межах району порто-франко ввезення і вивезення товарів та інших предметів здійснювалося без сплати митних зборів, якщо такі вантажі призначалися для використання всередині вільної зони. При цьому дозволялося збереження ввезених товарів у пакгаузах на території порту без обмеження в часі, їх промислова переробка, вивезення в треті країни або на внутрішній ринок держави за межі порто-франко. Однак в останньому випадку мито стягувалося на загальних підставах.

Але слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалась у рамках дуже популярної на той час політики меркантилізму (походить від французького – mercantile, що значило «торгівля», «купець»).

Меркантилізм – не випадкове явище. Ранній етап пізнього феодалізму започаткував процес первинного накопичення капіталу. Його характерною рисою стало створення мануфактур, які впевнено можна вважати першими промисловими підприємствами ринкової спрямованості. У той же період XV – XVII ст. відбулися великі географічні відкриття. З колоній, утворених на відкритих землях, у Західну Європу потекла велика кількість золота, яке на той час визнавалось основним платіжним засобом. Почалось різке підвищення товарних цін. Завдяки цьому великі географічні відкриття стали не тільки значними історичними подіями, а й досить важливим явищем з точки зору наслідків, які мали місце в економічній сфері.

У результаті розширення відомих територіальних меж набула розширення і сфера міжнародної торгівлі, яка невдовзі охопила всі континенти. Напрямки основних торгових комунікацій змінилися і перемістилися з басейну Середземного моря до Атлантичного й Індійського океанів. У світовій торгівлі виникла конкуренція. Розпочалась боротьба за ринки збуту товарів. Конкуренція в торгівлі й боротьба за володіння колоніями та ринками збуту сприяла економічному розвитку держав Старого Світу. Цей процес відбувався динамічно. Серед європейських держав почали з'являтися нові економічні лідери. З XVII ст. з Іспанією та Португалією на світовій економічній арені успішно конкурують, і

навіть випереджають їх, Голландія та Англія. Після звільнення від іспанської залежності Голландія приділяє значну увагу розвитку зовнішньої торгівлі. При цьому інтенсивно розвивається флот. Невдовзі голландський флот стає найбільшим у світі, столиця Амстердам – найбільшим торговим і фінансовим центром світу, а Голландія найбільш розвинутою і передовою державою Європи. Таким чином, головним пріоритетом своєї економічної політики Голландія зробила торгівлю. Але, оскільки торговий капітал голландських компаній знаходився у підпорядковану стані, розвиток торгівлі, фінансів і флоту не пов'язувався з розвитком власної промисловості. Це стало помилкою, бо вже у другій половині XVII ст. у світовому економічному змаганні Голландію випередила Англія.

Меркантилізм XVI – XVII ст. став вираженням державної політики найвищого рівня виробництва; в цьому його велике культурно-історичне значення.

Англії підтримували флот і розвивали зовнішню торгівлю, але головну увагу зосередили на розвитку мануфактурної промислової бази. Зростання промислової бази сприяло швидкому встановленню світового економічного лідерства Англії. Розвиток промисловості вимагав коштів. Збільшити їх обсяг було можливо завдяки підтримці позитивного грошового балансу, тобто через перевищення обсягів іноземних коштів, що надходили до країни, над обсягами коштів, які вивозилися за кордон. Дії держави, спрямовані на забезпечення такої ситуації, дістали назву політики меркантилізму. Поряд із забезпеченням позитивного грошового балансу метою англійської політики меркантилізму з часом стає і забезпечення позитивного торговельного балансу. Ця мета досягалась перевищенням обсягів вивезення товарів над обсягами ввезення. Фактично меркантилізм підняв роль держави в економіці, визначив інструменти державної економічної політики. Ідеологом британського меркантилізму став Томас Манн. У його праці «Багатство Англії у зовнішній торгівлі» (1630 р.) сформульовано принципи цієї політики: вивезення сировини забороняється, а вивезення готової продукції схвалюється державою; доступ іноземних товарів на територію Англії обмежується високими ввізними митами.

Англійці зрозуміли необхідність не тільки розвитку, але й захисту своєї мануфактурної промисловості. Вони шукають засоби такого захисту і знаходять їх у стимулюванні експорту товарів власного виробництва та одночасного обмеження імпорту тих товарів, які спроможна виробляти власна промисловість. Основними методами, до яких при цьому вдавались англійці, з 1650-х рр. було застосування високих ставок увізного мита, а також заборона ввезення конкретних видів товарів (вовна, сукно, риба, вугілля). Від англійського слова «protect» (захищати) такі методи одержали назву політики протекціонізму.

Для захисту англійських судноплавних компаній британський парламент затвердив у 1651 р. низку протекційних законів, що увійшли в історію під назвою «Навігаційні акти». Згідно з нормами, зазначеними в даних актах, колоніальні товари до англійських портів мали право завозити лише судна під англійським прапором. Рішуча позиція англійського уряду щодо виконання положень «Навігаційних актів» призвела до трьох морських англо-голландських війн. До 1650-х рр. Голландія була монополістом на ринку світових морських перевезень і збройним шляхом захищала свою монополію. Але тверда і цілеспрямована позиція Британії в питанні захисту національного підприємця досягла своєї мети. В подальшому «Навігаційні акти» були підтверджені законами 1660, 1663, 1672 та 1696 рр.

У Франції у 1661–1683 рр. політику меркантилізму активно і наполегливо проводив міністр фінансів Ж. Кольбер. Саме реформам Кольбера Франція зобов'язана тому, що у другій половині XVII вона стає центром європейської дипломатії, світової науки і культури. Управлінська модель, що була відбудована Кольбером стала класичною і популярною в багатьох державах. Будучи ревізором Міністерства фінансів розкрив випадки величезних фінансових зловживань і після зняття з посади міністра фінансів Фуке очолив це відомство. В період з 1662 по 1663 рр. провів тотальну перевірку діяльності митних відкупщиків. В результаті розслідувань зловживань здійснених під час проведення митних процедур до кримінальної відповідальності було притягнуто 500 чоловік і державі повернуто 110 млн. ліврів, що складає за курсом XX ст. приблизно 650 млн. франків. У 1664

р. Кольберу вдалося здійснити відміну внутрішніх митниць між північними і південними провінціями Франції. В промисловій і торговельній політиці Кольбер проявив себе як радикальний протекціоніст, прихильник системи державного захисту промисловості. А також заохочував створення державних підприємств. Створив єдину систему державних стандартів у промисловості і спеціальна інспекція контролювала мануфактури з дотримання правил уніфікації виробництва. Основна економічна мета Кольбера це перевищення експорту над імпортом. Кольбер фактично створив французьку регулярну армію і французький регулярний військово-морський флот. За часів Кольбера французькі промисловці отримували від держави величезні субсидії для збільшення виробництва і для заохочення національного експорту. В 1667 р. ухвалюється радикальний протекціоністський тариф за проектом Кольбера. Митний тариф 1667 р. запроваджував надзвичайно високі ставки мита на іноземні товари, у першу чергу на англійські. У 1673 р. з ініціативи Кольбера ухвалюється закон, який за фальшиве банкрутство з метою неповернення боргів призначалась смертне покарання. І головне – цей тариф забороняв експорт сировини, тим самим остаточно закріпив перемогу промисловців над фритредерські налаштованим дворянством і відкрив шлях для Франції у індустріальну добу. Митні реформи Кольбера створили умови для розвитку морського транспорту і дозволили позбавитися французьким промисловцям від англо-голландської морської залежності.

У Росії меркантилістська політика пов'язана з ім'ям Петра I. На той час (перша чверть XVIII ст.) ця політика була прогресивною та відповідала потребам Росії. У митній сфері запроваджується суттєве зменшення експортних мит і звільнення від митного збору імпортової сировини, яка в Росії не вироблялась; заохочення промислового розвитку і торговельних компаній. І як вінець зазначеної політики – введення у 1724 р. протекціоністського митного тарифу, який відкрив майже 200 річну добу російського протекціонізму..

Але є історичний приклад, коли меркантилізм спрацював у зворотньому напрямку і негативно вплинув на розвиток держави. Мова йде про Іспанію. Меркантилізм означає не лише народження народного господарства в історичному

сенсі, а також і народження нової держави і відповідно зростання політичної величі повинно йти на зміцнення економіки держави. У другій половині XVI ст. меркантилістська політика іспанських монархів ставила завдання забезпечити за Іспанією монополію на золото американського походження. Колонії цікавили іспанський уряд лише як сировинна база дорогоцінних металів. Намагання отримати швидкі прибутки з боку держави і населення виключало можливість розумної експлуатації ресурсів колоній. Сільське господарство і мануфактура були залишені увагою держави. Ціни на предмети споживання внаслідок великої кількості американського золота і скорочення внутрішнього виробництва зростали шаленими темпами, а прибутки податного населення залишались на старому рівні. У той же час кількість податків постійно зростала. Внаслідок різкого скорочення виробництва імпорт захлиснув іспанський ринок. Крім того в іспанському суспільстві перестала користуватися повагою і вважалась ганебною, що вело до скорочення трудових ресурсів в країні. У той же час зростало число солдат і монахів, які звільнялись від сплати податків. На прикладі Іспанії можна побачити, що політична могутність (утворення колоніальної імперії) спрямоване на руйнацію економіки і величезне колоніальне розширення ринку разом з зростанням політичної сили призводить до падіння господарств країни. В XIX ст. М. Бонн – німецький дослідник історії економічної стагнації Іспанії пояснював цей феномен наступним чином. Іспанія знайшла ринок збуту з економікою, що була нездатна його засвоїти. В Іспанії на той час було відсутнє законодавство спрямоване на розширення виробництва. Подальший хід подій створений відкриттям Америки, і, відповідно розширенням ринку, призвів до того, що не виробництво панувало на ринком, а ринок панував над виробництвом. остаточний удар був нанесений іспанській промисловості митними законами 1552 р., які забороняли експортувати іспанські товари і дозволяли безмитно ввозити імпортні. Доходило до того, що іспанським мануфактурам заборонялось виробляти якісні товари, щоб не створювати конкуренцію імпорту.

У другій половині XVIII ст., в добу формування фритредерських тенденцій, економісти «англійської» школи Адам Сміт і Девід Рікардо відстоювали позиції

радикальної космополітичної економічної системи і не помітили, що державна митна політика створює конкурентоздатного національного виробника й стимулює створення та розвиток нових виробництв. У той же час світовий досвід показує, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому випадку, коли держава застосовує заходи щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн. З другої половини ХІХ ст. світове суспільство вступає на шлях економічного й політичного розвитку, коли великого значення набувають ідеї протекціонізму. Цей політичний курс охоплював промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. Фактично він охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства, держави. Д.І. Менделєєв так характеризував цей політичний курс: «Промислово-торговельну політику країни неможливо правильно розуміти, якщо розуміти під нею тільки одні митні податки. Протекціонізм – це вся сукупність заходів держави, які сприяють виробництву й торгівлі, від шкіл до зовнішньої політики, від шляхів до банків, від законоположень до всесвітніх виставок, від обробітку землі до швидкості перевезень. І в цій суті не може бути державної практики, що не є властивістю протекціонізму. Він становить загальну формулу, у котрій мита лише невелика частка цілого». Політика протекціонізму стає панівною у багатьох державах світу. При цьому більшість урядів, видатних державних діячів спирались на ідеологію протекціонізму, автором якої був Фрідріх Ліст, німецький економіст, засновник німецької «історичної» школи. Його книга «Національна система політичної економії» (1841 р.) – свого роду реакція на універсальну теорію А. Сміта, яка, на думку Ф. Ліста, непридатна для практичного використання. Згідно з ідеями Ф. Ліста, економічна теорія повинна пояснювати національні інтереси. На відміну від класиків вільного ринку або фритредерів, Ф. Ліст приділяв велику увагу економічній ролі держави. Він вважав, що кожна країна, якщо вона не бажає залишатись відсталою в економічному, культурному і політичному напрямках, повинна розвивати свою промисловість, а не займатися виключно сільським господарством. Але внутрішня промисловість не може розвиватися без допомоги держави, яка має захистити її від іноземної конкуренції. Інструментом цього

захисту були протекційні мита. Ф. Ліст не відмовляється у принципі від вільного обміну товарів, але він упевнений, що цей принцип на сучасному етапі міждержавних стосунків не може бути застосований. Представники «класичної школи» створили не політичну, а космополітичну економію, і виходили з того, що всі нації світу становлять одне суспільство у постійному, незмінному світі. Національна економіка має ґрунтуватися на національній ідеї і вказувати, яким чином кожна нація за існуючого в даний момент становища може зберегти й покращити своє економічне становище. Історичний досвід свідчить, що система протекціонізму може бути засобом досягнення національної незалежності та могутності. Застосування цієї політичної та економічної моделі урядами багатьох країн вплинуло на міжнародні торговельні відносини.

Розглядаючи митну політику як елемент зовнішньої політики держави, можна стверджувати, що вона є визначальним фактором впливу на формування нових поглядів, підходів у міждержавних стосунках другої половини ХІХ – початку ХІХ ст. при переході цивілізації до нового типу – індустріального розвитку. Останній характеризується перш за все динамічним розвитком нових технологій, перемогою «промислової» революції у країнах Західної Європи, особливо у Великій Британії. Крім того, перші дві третини ХІХ ст. можна назвати епохою вільної конкуренції. Зовнішня торгівля набула світового характеру. Формувався світовий кредитний та валютний ринки, міжнародний технологічний ринок. Важливим фактором формування світового ринку було утворення колоніальних володінь. У 1914 р. території колоній промисловорозвинутих країн становили 85 млн. кв. км з населенням 560 млн. чоловік.

Основою формування світового ринку став міжнародний поділ праці зі спеціалізацією окремих країн у виробництві певних видів продукції для задоволення потреб країн світу. Провідною й найстарішою формою світових господарських зв'язків була міжнародна торгівля. Аналіз показує, що у зовнішньоекономічній діяльності провідних держав митна політика відіграла дуже суттєву роль. Наприклад, Велика Британія, розпочинаючи з 1845р., проводила політику вільної торгівлі, прагнучи встановити економічне домінування над

ключовими регіонами світу. Але цього вона досягла лише у відносинах з колоніями. Так, індійські товари, що були більш конкурентоспроможні порівняно з англійськими, обкладалися митом у розмірі 30 % від вартості, а англійські товари, що експортувалися в Індію, – в розмірі 2 – 5 % від їх вартості.

Фритредерство в Британії було запроваджено, коли у країні сформувались та зміцніли головні промислові галузі. Перевага англійської промисловості, її конкурентоздатність робили можливою і необхідною фритредерську політику, яка забезпечувала Британії гегемонію на світових ринках.

Франція в період XVIII – XIX ст. наполегливо дотримувалась протекціоністських принципів у національній економічній політиці. Митні тарифи 1793, 1803, 1807 рр. розроблені під впливом революційного патріотизму остаточно закріпили стратегічний напрямок французької митної політики – це перемога у конкурентній економічній боротьбі з Британією за будь-яку ціну.

У другій половині XIX ст. починає формуватися тенденція застосування митного протекціонізму для розбудови базису національної військової промисловості.

Інша ситуація склалась у Німеччині. Уже в 1850 р. зовнішньоторговий оборот оцінювався в 10,6 млрд. марок, а в 1913 р. – 20,7 млрд. марок. З кінця 1870-х рр. XIX ст. країна стає на шлях митного протекціонізму. У цей час була популярна теорія лідера німецької історичної школи Ф. Ліста. Згідно з його ідеями держава повинна здійснювати активну підтримку національної економіки у період переходу від аграрної до індустріальної стадії, захищати промисловість від іноземної конкуренції. Найбільш ефективним засобом захисту вітчизняної промисловості Ф. Ліст уважав упровадження високих мит.

Ідею Ф. Ліста про створення єдиного німецького ринку було впроваджено в життя у 1833 р. створенням митного союзу, який спочатку об'єднував 18 німецьких держав з населенням 23 млн. чоловік. Митний союз установив протекційні тарифи на імпорتنі товари, послабивши тиск із боку англійських товаровиробників на «молоду» німецьку промисловість.

Митний союз – інститут міжнародного права з'явився на світовій арені в ХІХ ст. і розвивався на хвилі суперництва двох економічних ідеологій – протекціонізму і фритредерства. При цьому поряд із звичайним розумінням митного союзу як об'єднання держав торговельно-економічного характеру можна розглядати цей союз і в більш широкому аспекті – як інструмент досягнення певної політичної мети. Пруссія, ініціювавши створення німецького митного союзу, використала цю форму не тільки для економічного, але й для політичного об'єднання Німеччини.

У другій половині ХІХ ст. на світовий ринок усе більше впливають Північноамериканські Сполучені Штати. Важливу роль при цьому відіграла національна митна система й політика. З 1861 р. у США починає складатися законодавча база політики протекціонізму. Так, імпорتنі товари на американських митницях обкладались 5 – 10 %-ним увізним митом. Цього було досить для того, щоб щорічні прибутки федерального бюджету перевищували державні витрати на 100 млн. дол. У 1890 р. Конгрес США схвалив закон Мак Кінлі-Олдрича, згідно з яким мита на ввізні товари збільшувались до 49,5 %. Ця динаміка постійно зростала, і в 1897 р. розмір увізних мит було збільшено до 57 %. Протекціоністська політика досягла апогею. Вона сприяла зростанню цін на внутрішньому ринку і стала засобом отримання корпораціями максимально високих прибутків. Дія закону Мак Кінлі-Олдрича суттєво відбилась на українських цукрових експортерах. У 1899 р. розпочався судовий процес, рішенням якого у 1902 р. було накладено ембарго на експорт цього продукту з українських губерній Російської імперії до Сполучених Штатів. Сам Ф. Ліст відзначав, що система протекціонізму створила незалежність Північної Америки. У кінці ХІХ ст. північноамериканські банки і компанії майже цілком контролювали провідну галузь Куби – виробництво та експорт цукру-сирцю, а також тютюнову промисловість. Але митна політика Іспанії щодо захисту своїх інтересів на Кубі заважала американським компаніям повністю використати свій потенціал в економічній експансії. На прикладі торговельних суперечок між Іспанією та США за кубинський ринок можна побачити, як митний конфлікт перетворився на військовий між двома країнами у 1898 р. В інших центральноамериканських країнах, наприклад у Домініканській

Республіці, Гондурасі, США у 1905 р. домоглися права контролювати податкову й митну системи країн. Так, Гондурас заклав національні мита під банківський кредит у північноамериканських банках.

На рубежі XIX – XX ст. набуває поширення світова тенденція брати під контроль митну систему більш слабкої країни для фінансового забезпечення повернення кредитів.

На піднесення ролі митної політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки та очікування суспільством великих збройних конфліктів. Більшість держав намагалися збудувати в другій половині XIX ст. самостійну важку промисловість для виконання національних військових програм. У свою чергу потужний військово-промисловий комплекс дозволяв державам проводити активну зовнішню політику з «відкриття» нових ринків збуту й підкріплення тієї ж митної політики. Таким чином спостерігається тенденція, притаманна політиці протекціонізму, – створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту державних інтересів.

Слід відзначити характерну рису в діях держав під час освоєння нових ринків. У першу чергу, під митний контроль брались комунікації. У портах, на залізницях набирали чинності митні законодавства країн, які проводили активну зовнішню торговельну політику, і таким чином установлювався найбільш сприятливий митний режим для свого експортера. Отже, діє закономірність про залежність економічної політики на зовнішніх ринках від ступеня індустріального розвитку країни й здатності підтримувати національну митну політику.

Перша світова війна знаменувала собою рішучий поворот в розвитку світової економіки. Необхідна перебудова економіки на військовий лад, що сталася в багатьох країнах, – в першу чергу в тих, де не діставало корисних копалини, – настільки змінила їх економічну структуру, що сліди цієї зміни збереглися надовго і після закінчення війни. Зміна в курсі економічного розвитку всякий раз проходить з дуже великою працею, оскільки зміни вимагають великих фінансових витрат. Природно, що країни, що обрали шлях автаркії під час війни, і після її закінчення продовжували слідувати тим же курсом. З'явився феномен «нової аграризації»

індустріальних країн і індустріалізації аграрних країн. Він став першим ударом проти світової економіки. Репарації і складні стосунки світових фінансів, що сприяли усе зростаючій заборгованості аграрних країн, привели до того, що світова економіка розпалася на окремі сектори, перестала бути єдиною. Усі спроби врятувати її, збільшуючи до межі кредити, виявилися марними. Це лише відтягнуло її кончину до знаменитого нью-йоркського біржового краху 1929 р., який був першим яскравим синдромом подальшої комерційної кризи, торговельних воєн, відміни золотого еталону, що символізувало собою остаточне оформлення краху світової економіки, чий фінал був констатований провалом міжнародної монетарної конференції в Лондоні у 1933 р.

На початку століття рух у напрямі протекціонізму тривав. Проте в 1914, коли вибухнула Перша світова війна, протекціонізм досяг порівняно невеликих успіхів, хоча світове господарство вже не було таким вільним від контролю над торгівлею, як півстоліття тому. Міжнародна торгівля, проте, все ще регулювалася золотим стандартом, відповідно до якого національні валюти мали фіксовану вартість в золоті і диспропорції в платежах між країнами погашалися передачею золота на відповідну суму. Жодна країна не могла підтримувати конкурентоспроможність своїх товарів на світовому ринку шляхом девальвації національної валюти; крім того, неможливо було зберігати дефіцит платіжного балансу протягом невизначено довгого часу. Тому усі країни-учасниці міжнародної торгівлі прагнули забезпечувати конкурентоспроможність своїх товарів за рахунок зниження витрат виробництва.

В ході Першої світової війни золотий стандарт був підірваний і в 1920-х роках замінений гаслом золотого стандарту, відповідно до якого усі міжнародні розрахунки вироблялися в англійських фунтах стерлінгів і американських доларах. Ця система, проте, дозволила США, Великобританії і тим країнам, яким вдавалося отримувати у них позики, зберігати протягом тривалого часу дефіцитні платіжні баланси. Врешті-решт ця система рухнула і її крах став однією з причин Великої депресії 1930-х років. Багато держав реагували на депресію посиленням контролю над зовнішньою торгівлею. Одна за одною вони офіційно виходили з системи

золотого стандарту, відміняли фіксовані валютні курси і, девальвуючи національні валюти таі вводячи тарифи і квоти, прагнули підняти конкурентоспроможність товарів шляхом девальвації своїх валют і вступу тарифів і квот. Це одночасно захищало національне виробництво від іноземної конкуренції. Подібна мета могла бути досягнута тільки за рахунок інших країн – проведенням політики «розорення сусіда». Оскільки багато країн могли грати в цю гру і дійсно робили це, результатом стала міжнародна роз'єднаність, а світова торгівля переживала застій і навіть занепад. Обсяг промислового виробництва в більшості країн скорочувався, і, як наслідок, знижувався промисловий попит на первинні продукти, що підривало міжнародну торгівлю. Політика національного самозабезпечення була доведена до крайності в СРСР, в нацистській Німеччині і фашистській Італії, які прагнули до автаркії, тобто національної економічної незалежності. Зовнішня торгівля в СРСР знаходилася в руках держави і централізовано планувалася. У фашистській Італії і нацистській Німеччині розроблялися схожі програми автаркії, проте в цих країнах державний контроль був не таким усеосяжним, а обмеження на зовнішню торгівлю менш жорсткими.

Відмова від вільної торгівлі в роки Першої світової війни співпала з початком економічного занепаду Великобританії. Вільна торгівля була головною опорою усієї британської ринкової економічної політики. Коли ця опора рухнула, в країні почали прийматися різні заходи соціалістичного толку. В подальшому уряд Великобританії неодноразово втручався в економіку держави, що автоматично послаблювало її могутність і вплив на міжнародній арені.

Сполучені Штати Америки, відійшовши до політики протекціонізму, стали ініціатором першої світової торговельної війни у міжвоєнний період. Після завершення Першої світової війни перед США постала проблема надвиробництва. Виробничі потужності, затребувані в ході війни, виявилися надлишковими. Попит на продовольство також впав, а прибутки фермерів скоротилися з 17,7 млрд. у 1919 р. до 10,5 млрд. доларів в 1921-му. Після виборів 1920 р. контроль над Конгресом і Білим домом отримали республіканці, які почали подумувати про обмежувальні заходи. Дискусії вилилися в законопроект, який містив нові інструменти захисту.

«Науковий тариф» зрівнював виробничі витрати в усіх країнах, щоб інші держави не могли пропонувати ціни нижче, ніж американські компанії. «Американська відпускна ціна» дозволяла розраховувати тарифи на підставі американської ціни, а не імпоротної. Відповідний закон президент Уоррен Хардинг підписав у вересні 1922 р. Документ підвищив середній рівень адвалорних імпорتنих тарифів до 38%. Реакція не змусила себе довго чекати. Європейські держави почали скаржитися, що із-за скорочення експорту їх продукції в США вони не зможуть погасити військові борги перед Америкою. Через п'ять років після ухвалення закону основні торговельні партнери США значно підняли імпортні мита. Так, Франція підвищила тарифи на автомобілі з 45 до 100%, Іспанія – на усі американські товари на 40%, Німеччина і Італія збільшили ставки на ввезення пшениці. Проте це не зупинило американських законодавців. Подальше зростання безробіття надихнуло деяких сенаторів запропонувати нове підвищення тарифів. Сенат підвищив тарифи на 900 різних товарів. Президент Гувер, що раніше виступав за підвищення тільки сільськогосподарських тарифів (з одночасним зниженням промислових), в червні 1930 р., коли у розпалі була Велика депресія, підписав закон. Але торговельні партнери США заходи у відповідь ввели ще до набуття чинності закону. До вересня 1929 р. Вашингтон отримав протести від 23 країн. У травні 1930 р. Канада, значний торговельний партнер США, підвищила ставки на 16 категорій товарів, на які припадало 30% американського експорту в країну. Крім того, Оттава понизила тарифи для Великобританії, приклад канадців наслідувала і Франція. Німеччина зовсім впала в автаркію. Проте це не зупинило американців. Більше того, оскільки більшість ставок були специфічними, зі зниженням цін адвалорний еквівалент виріс. У 1932 р. він склав рекордну цифру – 60%. Понизити ставки вдалося тільки новому президентові Ф. Рузвельту в 1934 р. Згідно з ухваленим тоді законом про взаємні торговельні угоди, глава держави отримав право вести двосторонні переговори про взаємне зниження тарифів, аж до двократного. В результаті вдалося досягти домовленостей про лібералізацію торгівлі з Канадою, Великобританією, Аргентиною, Уругваєм і деякими іншими країнами. Багато норм закону лягли в

основу Генеральної угоди про тарифи і торгівлю, що передувало створенню світової організації Торгівлі.

Економісти та історики і сьогодні сперечаються про те, якою мірою тарифний закон США спровокував Велику депресію. Як би там не було, він мав негативний характер: запровадження тарифу, поза сумнівом, було невірним кроком, адже ухвалення закону 1930 р. світова торгівля пережила справжній обвал. Таким чином, якщо він і не став єдиною причиною Великої депресії, то поза сумнівом посилив і без того несприятливу ситуацію.

Щоправда, в політичному плані спогади про закон 1930 р. довго підтримував в американцях прихильність ідеалам вільної торгівлі. Більше 60 років засадничим принципом зовнішньоекономічної політики США було скорочення тарифів і всіх торговельних бар'єрів і запобігання «економічним війнам» за всяку ціну. Кращим способом досягнення цих цілей вважалися багатосторонні переговори. Тому Сполучені Штати узяли на себе ініціативу у виробленні Генеральної угоди про тарифи і торгівлю, що в післявоєнні роки дозволило скоротити тарифи у світовому масштабі, і проведенні найважливіших раундів переговорів про лібералізацію міжнародної торгівлі.

Специфіка митного регулювання у другій половині ХХ – на початку ХХІ ст. визначається особливостями розвитку міжнародної торгівлі у цей період.

Радянське митно-тарифне регулювання доби «воєнного комунізму».

Дослідники економічних аспектів більшовицької політики «воєнного комунізму», як показує аналіз відповідної історіографії, приділяючи увагу зовнішньоторговельній діяльності радянського режиму, митну тематику певною мірою ігнорували. Митно-тарифне регулювання, будучи невід'ємною складовою радянської митної справи, постає, таким чином, у цілому малодослідженою науковою проблемою, причому деякі науковці вивчають не стільки саме регулювання, скільки його інституалізацію [19, 32-34; 46, 136-142; 62, 85-92; 102, 141-143]. Це, звичайне, викликає об'єктивну необхідність відповідних наукових досліджень.

Митно-тарифне регулювання як явище залишається важливою складовою сучасних глобальних економічних процесів. Отож, немає нічого дивного, що до нього прикута увага дослідників, які представляють різні наукові сфери, напрямки, дисципліни. Вивчення історичного контексту митної справи взагалі і митно-тарифного регулювання зокрема дозволить ліквідувати не тільки відповідні лакуни історичних знань, але й зрозуміти деякі аспекти сучасності.

Радянське митно-тарифне регулювання, як, утім, і вся митна справа в цілому, були залежними від державної монополії радянської зовнішньої торгівлі, встановленої урядом В. Леніна постановою «Про націоналізацію зовнішньої торгівлі» від 22 квітня 1918 р. [89, № 33, ст. 432]. Наївно думати, що, захопивши у жовтні 1917 р. владу в Росії, більшовики мали конкретну й чітку програму з реалізації митної справи, в тому числі й щодо митно-тарифного регулювання. Джерела свідчать, що більшовики не прийшли в цю сферу з готовими рецептами. Основоположним принципом їх дій в області митної політики і – ширше – в зовнішній торгівлі стала державна монополія як своєрідний політичний імператив. Монополія розглядалася більшовицькими доктринерами як ефективний метод боротьби з приватним капіталом, у тому числі, звісно, й міжнародним.

Як відомо, певний час російська революція розглядалася вождями більшовиків як прелюдія і підготовка до революції світової. За доби так званого воєнного комунізму більшовики-комуністи розривалися між бажаннями готувати і підживлювати чим тільки можна світову революцію та необхідністю зміцнювати власний режим на певній території, тобто по суті розбудовувати свою владу на державних засадах. Державне ж будівництво передбачало серед іншого облаштування і захист кордонів, налагодження механізмів зовнішньої торгівлі, розробку та реалізацію митної справи. Хоча остання ніколи не була пріоритетним напрямком державної політики більшовиків (радянська митна справа завжди підпорядковувалась інтересам зовнішньої торгівлі, що визначало особливості її інституалізації та структуризації), тим не менш ігнорувати її уряд Леніна собі дозволити не міг.

Перші більшовицькі розпорядження й декрети щодо митної галузі мали відношення здебільшого до встановлення контролю над нею та її структурної перебудови [89, № 39, ст. 506; № 48, ст. 569; № 61, ст. 673; № 72, ст. 788]. Йшлося також про здійснення митних процедур на кордоні (контроль, огляд та облік товарів і вантажів, які переміщувалися через кордон) [89, №14, ст. 197; № 15, ст. 221; № 62, ст. 679; № 69, ст. 751; 19, № 39, ст. 174; № 59, ст. 270; № 93, ст. 510; № 94, ст. 513].

Аналізуючи перші правові та директивні документи більшовиків, які мають відношення до організації радянської митної справи, можна помітити відсутність новацій у сфері митно-тарифного регулювання. Це пояснюється відсутністю в нового режиму відповідних конкретних планів, а також тим, що продовжували діяти попередні (ще дореволюційного часу) митні тарифи, які в умовах невиразної зовнішньої торгівлі поки що цілком влаштовували більшовиків. Тим більше, що тарифи, за логікою нового режиму, були невизначальною складовою митної справи. Як зазначає Л. Марков, за декретом РНК РСФРР від 29 червня 1918 р. «не лише по суті, але й за формою контроль за всім майном, яке провозилося через кордон, а не (митні) збори, став головним у роботі митниць» [62, 72, 73]. Він же акцентує увагу на тому, що навіть «перетворення Департаменту митних зборів на Головне управління митного контролю означало, що перед радянськими митними установами (в той час) ставляться зовсім нові задачі – не збори, а контроль» [63, 7]. Більш чіткіше цю ситуацію (ставлення радянських урядовців до митних зборів) пояснюють Б. Габричідзе та В. Зобов: «У перші місяці Радянської влади, а згодом і в період воєнного комунізму (1918-1921 рр.) митним зборам відводилася вельми скромна роль. Пояснювалося це тим, що НКЗТ (Наркомат зовнішньої торгівлі РСФРР. – Авт.) в ці роки не продавав, а розподіляв товари. Майже повна відсутність вартісного механізму обміну всередині країни, нерегулярність зовнішньоторговельного обігу та його незначущість серйозно ускладнювали використання митного тарифу як інструменту торгівлі Радянської Росії з іншими державами» [19, 32, 33; 18, 38, 39].

Намагання одночасно реалізувати доктрину державної монополії зовнішньої торгівлі і розбудувати міцну державу викликали у більшовиків певні колізії в митній сфері. З одного боку, декрет РНК РСФРР «Про розмежування прав Центральної та місцевих Радянських властей щодо збору мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ» від 29 травня 1918 р., на думку В. Храбскова, «називав традиційні форми діяльності митниць», в тому числі стягнення мит, з іншого ж, – «мова йшла про абсолютно нові форми здійснення контрольних функцій щодо дотримання в першу чергу державної монополії зовнішньої торгівлі» [89, № 39, ст. 506; 20, 17]. Фактично йшлося про переінакшення функцій митної служби в цей період: митні структури орієнтувалися радянськими політиками не на наповнення держбюджету шляхом митних зборів (фіск), а на охорону державної монополії зовнішньої торгівлі (контроль). За таких умов природно знижувалось значення митних тарифів та і всієї митної служби в цілому, адже на перші ролі виходили державні структури, які забезпечували товарообіг.

Тим не менш, за більшовиків тарифікація товарів не стала реліктом минулого. У спадок новому режиму залишалися дореволюційні тарифи, а також деякі інституції, відповідальні за митно-тарифну політику. Це можна пояснити кількома факторами. По-перше, в митних установах продовжували працювати дореволюційні кадри, які не поспішали змінювати свою професійну свідомість, чудово розуміючи значення митного тарифу як такого. По-друге, продовження бойових дій з одночасною економічною кризою залишали митну справу разом з проблемою тарифів далеко не на першому місці в системі політико-державних та економічних пріоритетів більшовиків. По-третє, сама радянська митна служба певний час була децентралізована, адже керівники новопроголошених радянських республік, в тому числі на території України, були не проти мати власні митні структури, що не дозволяло уніфікувати систему в цілому, не кажучи вже про окремі аспекти митної справи.

Не дивлячись на своє дійсне ставлення до митних тарифів і митних зборів взагалі, урядовці РСФРР, тим не менш, ніби як за інерцією не відмовлялися від тарифної складової митної справи. Про це свідчить навіть структура Наркомату

торгівлі і промисловості, до складу якого з 1918 р. і до 1920 р. входили Головне управління митного контролю, а також Митно-тарифний і трактатний відділ, очолюваний Г. І. Шапошниковим [29, Ф. 413.– Оп. 14. – Спр. 6, арк. 7]. Є документальні підтвердження того, що протягом 1918 – на початку 1919 р. російськи митники стягували мито з товарів, які переміщувалися через український кордон [29, Ф. 413.– Оп. 14. – Спр. 6, арк. 138]. Про стягування мита харківськими митниками протягом березня-травня 1918 р., а також про неправильне використання ними ставок митного тарифу у 1918 – на початку 1919 р. свідчать матеріали Державного архіву Харківської області [29, Ф. 84. – Оп. 2. – Спр. 44, 49].

Втім, автори «Таможенного дела в СССР» у 1949 р. вважали, що ввезення товарів і вантажів через радянський кордон до 1922 р. здійснювалось безмитно, хоча більшовицький уряд і надав спочатку Наркоматові торгівлі і промисловості, потім Наркоматові зовнішньої торгівлі право нараховувати мито на привозні товари в разі потреби. Проте наркомати цим правом не скористалися, що пояснювалося незначним обсягом імпортованих товарів після зняття економічної блокади в 1920 р. [3, 57]. Насправді наркомати цим правом користувалися, але безсистемно, незавжди і, вочевидь, не скрізь.

Не маючи особливої довіри до дореволюційної директивної і взагалі правової бази, більшовицькі урядовці і навіть митні керівники, на відміну від «старорежимних» митних фахівців, без особливого піітета ставились і до існуючої митної тарифікації, власне як і до митних зборів. В період «воєнного комунізму» система стягування мит працювала фактично в режимі ручного керування: більшовики намагались завдяки цьому вирішувати насамперед поточні політичні проблеми. Наприклад, вирішуючи продовольчу проблему, Ленін 5 грудня 1918 р. підписав декрет про відміну мит на імпортовані продовольчі товари [89, № 97, ст. 993]. 19 липня 1920 р. виконуючим обов'язки наркома зовнішньої торгівлі Лежавою було підписано циркуляр № 605/11 по Головному митному управлінню (ГМУ) НКЗТ РСФРР, в якому, зокрема, зазначалося, що «на товари, які прибувають з-за кордону і мають бути передані різним радянським установам, мита та інші митні збори надалі до особливого розпорядження не нараховуються» [29, Ф. Р-341.– Оп.

3. – Т. 1. – Спр. 23, арк.9]. Отже, так як до впровадження непу зовнішня торгівля (закупівля товарів за кордоном і розподіл їх всередині країни) була під цілковитим контролем правлячого режиму, стягування мит вважалося в цілому недоцільним заходом. І тим не менш, керівництво НКЗТ РСФРР і ГМУ від використання митних тарифів і стягування мита, як було зазначено, в цілому не відмовлялось.

Дуже важливою роль митного апарату в зовнішній торгівлі в 1919 р. вважали поки що незалежні митники УСРР, які серйозно розраховували в майбутньому укладати міждержавні митно-тарифні угоди [83, Ф. 413.– Оп. 14. – Спр. 6, арк. 36].

У 1920 р., коли здавалося, що більшовики перемагають у боротьбі за вищу владу, в тому числі на теренах України, уряд РСФРР, у принципі не відмовляючись від своєї монополії зовнішньої торгівлі, дещо переглянув ставлення до мита, особливо ввізного. Нарком торгівлі і промисловості Л. Красін оприлюднив свої тези з питань радянської зовнішньої торгівлі, які в січні 1920 р. були розглянуті на засіданні РНК РСФРР. Як наслідок, зазначає Л. Марков, «була підтверджена непорушність монополії зовнішньої торгівлі, затверджений список товарів, які дозволялося ввозити..., розглядалось питання про збереження ввізних мит і було визнано доцільним їх залишити, як захід, що дозволяв радянському урядові на майбутніх економічних переговорах з капіталістами вимагати компенсацій для надання режиму найбільшого сприяння» [62, 74, 75]. Автори «Таможенного дела в СССР», проте, вважали, що визнання доцільності стягування мит датується другою половиною 1921 р. [3, 57]. Але архівні матеріали підтверджують правоту Маркова. Так, при Харківській митниці фактично протягом всього 1920 року діяла тарифно-нормувальна комісія [29, Ф. Р-341.– Оп. 1. – Т. 1. – Спр. 60]. Витратні й тарифні відомості у 1920 р. мала й Таганрозька митниця, яка з 2 вересня 1920 р. підпорядковувалася Відділові митного контролю і прикордонної охорони Управління уповноваженого НКЗТ РСФСР при уряді УСРР [29, Ф. Р-341.– Оп. 1. – Т. 1. – Спр. 60; 100, 168]. Отже, протягом 1920 р. українські митні установи, крім контрольних завдань, виконували і фіскальні [29, Ф. Р-341.– Оп. 3. – Т. 1. – Спр. 19, арк. 13 зв., 38].

Ігнорування митних тарифів за доби «воєнного комунізму» доречно вважати однією з характерних рис тодішнього курсу більшовиків. С. Гнітько, наприклад, вважає, що запровадження державної монополії зовнішньої торгівлі В. Ленін пояснював у цей час «необхідністю захистити слабку вітчизняну промисловість від напливу товарів іноземного походження. Він вважав, що ні державний контроль над зовнішньою торгівлею, ні митна політика, ні охорона кордонів не захистять радянську економіку від іноземного капіталу» [22, 5]. Звісно, таке пояснення позиції Леніна є дещо спрощеним. Безперечно, що лідер компартії бажав використовувати монополію не тільки для протистояння західному капіталові, а й для додаткового контролю вітчизняного приватного капіталу. Отже, для Леніна проблема державної монополії зовнішньої торгівлі була не тільки економічною, а й політичною.

Впроваджена більшовиками навесні 1918 р. державна монополія зовнішньої торгівлі була природною складовою політики «воєнного комунізму». Режим монополії значною мірою нівелював митно-тарифне регулювання і митну службу в цілому. Хоча більшовики не відважились ліквідувати митне відомство, вони змінили пріоритетність його функцій. У період, коли за умов економічної блокади «країни Рад» зовнішня торгівля останньої ледь животіла, більшовики вважали, що митні структури мають насамперед виконувати контрольні, а не фіскальні функції. Тим не менш, від митного тарифу (він залишався дореволюційним) і практики митних зборів новий режим не відмовився, про що переконливо свідчать в тому числі й матеріали українських митних установ того часу. Втім, в період «воєнного комунізму» система стягування мит працювала вибірково і виключно в режимі ручного керування. Такий принцип реалізації митної справи, як і режим державної монополії зовнішньої торгівлі в цілому, в контексті урядової політики «воєнного комунізму» служили передовсім політичним, а не економічним цілям. У 1920 р., проте, ситуація почала змінюватися. Країни Антанти зняли економічну блокаду більшовицької держави, поживавилась зовнішня торгівля, і це змусило радянський уряд змінити ставлення до значення мита і митного тарифу.

Радянська державна монополія зовнішньої торгівлі та митно-тарифне регулювання при переході до нової економічної політики.

Складовою політики «воєнного комунізму», впровадженого російськими більшовиками в період революції 1917 – 1921 рр., стала державна монополія зовнішньої торгівлі, що була оголошена декретом РНК РРФСР «Про націоналізацію зовнішньої торгівлі» 22 квітня 1918 р. Більшовики намагалися встановити максимальний контроль за всіма товарними, продовольчими, сировинними, фінансовими тощо ресурсами та запасами держави. Внутрішня торгівля обмежувалася, натомість передбачався «комуністичний» розподіл продуктів і товарів. Подібні заходи були спрямовані на обмеження допуску до ринку приватного капіталу, що розглядалося більшовиками як запорука втримання політичної влади. Від зовнішньої торгівлі більшовицький режим, звісно, відмовитися не міг, адже напівзруйнована вітчизняна економіка потребувала фінансових, технологічних, товарних тощо вливань, а цим допомогти могли виключно західні промислово розвинуті держави.

Проте більшовики вважали, що за умов «воєнного комунізму» зовнішня торгівля також має бути націоналізована, тобто до участі у ній не допускався вітчизняний приватний капітал. У той же час вони боялися економічного впливу і конкуренції з боку західного капіталу, адже згідно з марксистською доктриною економічний тиск рано чи пізно міг привести до зміни політичної влади. Отож, у сфері зовнішньої торгівлі державна монополія впроваджувалася правлячою партією насамперед для того, аби можна було нейтралізувати будь-які загрози з боку західних економічних партнерів.

Таким чином, у період «воєнного комунізму» більшовицький режим, хоча і залишив митну службу діючою, все ж таки ставився до неї легковажно. Нарком зовнішньої торгівлі РРФСР і СРСР Л. Красін, у чиєму підпорядкуванні перебувало радянське митне відомство, відверто визнавав, що тоді розглядалась можливість ліквідації митних структур як окремої служби. Митні органи залишили тільки тому, що вони забезпечували додатковий контроль з боку держави за переміщенням і розподілом різноманітної товарної продукції. Водночас традиційна

для митної служби фіскальна функція фактично не реалізовувалася. Протягом всього періоду «воєнного комунізму» продовжував діяти дореволюційний митний тариф, проте стягування мита здійснювалося скоріше за інерцією.

Впровадження нової економічної політики відчутно активізувало внутрішній ринок, суб'єктами якого стали не тільки державні госпрозрахункові підприємства, але й приватні власники, кооперативи тощо. Ясна річ, з'явилися бажання вийти й на міжнародний ринок. Таким чином, поставало питання про обмеження державної монополії зовнішньої торгівлі, яку здійснював НКЗТ РРФСР, а також про повернення до традиційної митно-тарифної політики та фіскальної функції митних органів.

Протягом другої половини 1921 – 1922 рр. у вищих державних і партійних колах більшовицького істеблішменту тривала доволі гостра дискусія щодо перспектив монополії зовнішньої торгівлі, отже, й подальшої долі радянського митного відомства. Красін з однодумцями активно відстоював недоторканість монополії, і в цьому можна побачити як бажання захистити відомчі інтереси, так і розуміння того, що здійснення зовнішньої торгівлі у традиційний спосіб змусить слабку радянську промисловість конкурувати з більш розвинутою західною, а це може призвести до економічної перемоги капіталістичних країн.

Апологетам монополії протистояли доволі відомі урядовці і партійні діячі (М. Бухарін, Г. Зінов'єв, Г. П'ятаков, Л. Каменєв, Г. Сокольников, І. Смілга, В. Мілютін, М. Осинський), які закликали дещо обмежити монополію, дозволивши зацікавленим радянським організаціям під наглядом НКЗТ більш вільний доступ на зовнішній ринок, а також створити на деяких ділянках кордону вільні торговельні зони (порто-франко).

Арбітром цієї довготривалої дискусії став безпосередньо лідер правлячої партії В. Ленін. В обмеженні монополії зовнішньої торгівлі він бачив страшний політичний ризик для більшовиків. Розглядаючи існування своєї держави в оточенні потужних капіталістичних країн як перманентну боротьбу з останніми, Ленін боявся економічної перемоги Заходу над своїм режимом. З цієї причини він категорично не погоджувався обмежувати монополію зовнішньої торгівлі.

Тим не менш, залишити все незмінним при переході від «воєнного комунізму» до непу правлячий режим не міг. У 1922 р., зокрема, було прийнято перший радянський митний тариф, який більшовики розраховували використовувати скоріше як засіб торгів із закордоном, ніж для наповнення державного бюджету.

Найближчі роки показали, що нова митно-тарифна політика в контексті реанімації фіскальної функції митних структур дала блискучі результати. Проте на ліквідацію монополії зовнішньої торгівлі радянський уряд навіть після смерті не зважився. Більшовики були готові пожертвувати прибутковим фіском, але не власною владою. Тому, хоча митний тариф, як явище, відмінений не був і митна служба продовжувала виконувати свої обов'язки, в цілому статус митного відомства в системі радянських органів влади підвищений не був. Більшовики за умов штучного обмеження активності приватного капіталу воліли здійснювати зовнішню торгівлю в ручному режимі, тому митні тарифи, процедури, митна система в цілому і в подальшому відігравали по суті лише допоміжну роль.

Митно-тарифна політика Польщі у міжвоєнний період ХХ століття.

Перший митний тариф. Розпорядженням Міністра фінансів та Міністра промисловості і торгівлі 4 листопада 1919 р. був прийнятий перший митний тариф Польщі. Згідно з цим Розпорядженням, товари, що перевозилися через митну територію Польщі або вивозилися з неї, не підпадали під сплату мита.

Митний тариф складався з 10 розділів, які ділились на 217 позицій з підпунктами. Навпроти кожної товарної позиції зазначалася ставка імпортного мита. Митний тариф містив такі розділи: 1. Продукти харчування і тварини; 2. Продукти тваринництва і вироби з них; 3. Матеріали та вироби з дерева; 4. Будматеріали і керамічні вироби; 5. Паливо, асфальт, смоли і продукти з них; 6. Хімічні матеріали і хімічні продукти переробки; 7. Руди, метали і вироби з металів; 8. Папір, вироби з паперу і твори друкарського мистецтва; 9. Волокнисті матеріали і волокнисті вироби; 10. Одяг, гудзики, бісер, галантерея, письмові матеріали тощо. Найбільше позицій містили перший та сьомий розділи – по 40 та 37 відповідно.

Другий митний тариф. Через п'ять років, після введення численних розпоряджень Міністра фінансів та Міністра промисловості і торгівлі щодо зміни та доповнення митного тарифу, вирішено видати новий митний тариф. Розпорядженням Президента Речі Посполитої від 26 червня 1924 р. у справі митного тарифу впроваджено другий митний тариф Польщі, який зберіг систему тарифу 1919 р.: у ньому залишилося 10 розділів та 217 позицій. Кількість митних ставок збільшено до 1600. Підвищено ряд митних ставок, але, щоб не допустити загострення суспільної напруги, залишено низькі ставки ввізного мита на товари першої необхідності. Під митно-тарифну протекцію прийнято нові напрямки промисловості: гумова, електротехнічна, хімічна. На них введено високі мита, оскільки вони не відносились до продуктів першої необхідності.

Третій митний тариф. Третій і останній митний тариф в міжвоєнній Польщі був прийнятий розпорядженням президента Речі Посполитої від 23 серпня 1932 р. і набрав чинності 11 жовтня 1933 р. Він містив нову номенклатуру, а також, згідно із ст. 2 дві колони ставок – вищі ставки для країн, що не передбачалися торговими угодами, і нижчі ставки для країн, включених до торгових угод. Тариф поділявся на 20 розділів, 90 груп і 1275 позицій. У новому тарифі було введено дуже високі мита на сільськогосподарські товари, що вироблялися в Польщі. Згідно із ст. 4 Тарифу підставою для застосування відповідних позицій був матеріал, з якого виготовляють товар, з врахуванням ступеня його оформлення, а також призначення товару. Тариф діяв до початку Другої світової війни. Однак, з огляду на довоєнну економічну ситуацію країни та на міжнародні торговельні угоди, піддавався безперервним змінам. Зокрема, в травні 1937 р. був підписаний торговий трактат з Францією, який містив 622 митні пільги. У 1938–1939 рр. введено ряд митних пільг на сировину і необхідні продукти, що не виробляються в країні, для розвитку загальнодержавної промисловості і землеробства.

Третій тариф був явно протекціоністським. Вперше в ньому була врахована охорона продуктів національного сільського господарства і переробної промисловості. Попередні два тарифи міжвоєнної Польщі брали під охорону головним чином промислові продукти. Особливу увагу привертало позитивне значення численних полегшень і знижень для розвитку економіки.

Підводячи підсумки, зазначимо, що, не зважаючи на деякі високі тарифні ставки, митне оподаткування в Польщі було середньої величини. На це впливали численні зниження і звільнення від мит, що слугувало як додатковий інструмент впливу на господарювання. Мито втрачало значення як інструмент охорони загальнодержавного ринку. Його функцію переймали валютні обмеження та регламентація зовнішньої торгівлі.

3.2 Система торговельно-митних договорів

Практика використання в міждержавних відносинах спеціальних договорів ($\sigma\nu\nu\theta\eta\kappa\alpha\iota$) набула значного поширення в добу еллінізму. Перші кроки її становлення можуть бути простежені на прикладі взаємин Афін – однієї з передових економічного високорозвинених еллінських – та Боспору – монархічної держави на периферії грецького світу, яка, проте, в багатьох пунктах не відставала від елліністичних держав діадохів. На думку Т. В. Блаватської, вже на 394 р. до н. е. між Боспором і Афінами існували домовленості щодо регулювання взаємин у митно-торговельній сфері [8, с. 127]: зокрема нормування судових процедур та встановлення ателії (права безмитного вивезення афінянами хліба з Боспору) й протопрасії (права першочергового завантаження хлібом афінських суден). Такою ж ателією й низкою інших привілеїв користувалися представники Спартокідів у Афінах (*Dem.*, XX, 31–36; XXXIV, 36; *Isocr.*, XVII, 57). Між Афінами й Боспором, отже, існував торговельно-митний договір, $\sigma\nu\nu\theta\eta\kappa\alpha\iota$, за словами Демосфена. Його копії, вирізані на мармурових стелах, були виставлені в боспорській столиці Пантікапеї, афінському порту Піреї та в Гієроні ($\Gamma\epsilon\rho\acute{o}\nu$) – місцевості неподалік входу до Боспору Фракійського (*Dem.*, XX, 37), нині відомого як протока Босфор. У «Промові проти Лептіна про безмитність» Демосфен детально розкриває всі переваги, які афінський народ отримує від безмитності, дарованої боспорськими базилевсами. Аттичний оратор, зупиняючись на найважливішій статті афіно-боспорської торгівлі, зазначає, що з володінь Левкона вивозиться в Піреї «близько 400 тис. медимнів хліба, як зазначено у записах сітофілаків; отже, (завдяки відміні мита в $\frac{1}{30}$ від вартості товару) він дарує нам 10 тис. з 300 тис., а зі 100 тис. приблизно 300».

У відповідь на таке щедре благодіяння народ афінян також дарував Спартокідам низку привілеїв, серед яких було спадкове афінське громадянство та право безмитності. Виходячи з тексту Демосфена (XX, 29–30), можна припустити,

що надана боспорським правителям афінська ателія була за формою не стільки міждержавною угодою, скільки звичайною проксенією, дарованою за їх заслуги перед Афінською державою. Так, розкриваючи недоліки законопроекту Лептіна про ліквідацію права безмитності для всіх громадян, крім нащадків тирановбивць Гармодія й Арістогітона, Демосфен зазначає, що, за цим проектом, і боспорський правитель Левкон – чужоземець за походженням й афінський громадянин за рішенням народу – позбавляється всупереч усім благодіянням, які він робить місту, свободи від повинностей (серед яких, імовірно, була не тільки безмитність, але й свобода від літургій). А позбавлення Левкона з нащадками наданої їм ателії в Афінах загрожує такою ж утратою ателії для афінян на Боспорі. Якби афінські пільги для Левкона з нащадками були зафіксовані не проксенією, а відмінною за формою, спеціальною міждержавною угодою, ймовірно, законопроект Лептіна про скасування пільг для громадян не мав би чинності щодо боспорських правителів. Але ж, захищаючи інтереси останніх, Демосфен змушений виступати проти лептінівського законопроекту.

Отже, в даному випадку перед нами за суттю новий для елліністичного світу спосіб урегулювання митних і торговельних відносин – міждержавний афіно-боспорський договір, утілений за формою у традиційну для Еллади проксенію – персональні афінські привілеї Спартокідам як приватним особам, а не главам суверенної держави. Тому не дивно, що Демосфен, захищаючи перед афінськими народними зборами інтереси боспорського царя Левкона, жодного разу не називає його за офіційним титулом. Таким чином, т. зв. афіно-боспорський торговельно-митний договір, *συμφωνία*, був зафіксований не як двостороння міждержавна угода, а як комплекс публічно- і приватноправових домовленостей, у основі яких лежали неформалізовані звичаєво-правові інститути міжнародного права.

Контрагентом Афін у хлібній торгівлі з Боспором було не громадянство боспорських міст, а виключно Спартокіди та їх родина як приватні особи. Вони самі, а не Боспор як такий, отримують ателію в Афінах. У винагороду за це Спартокіди гарантують афінянам своїми едиктами (*κηρύγματα*), тобто адміністративними розпорядженнями, а не законами (*οἱ νόμοι*), торгово-митні

привілеї. Ці привілеї отримують спочатку афіняни, а згодом усі купці, що вивозять хліб у аттичні гавані [84, с. 186].

І. Б. Брашинський зазначає, що афінські купці на Боспорі звільнялися не від усіх зборів. Там, крім звичайного вивізного мита («тридцять»), іноземні купці обкладалися торговим і портовим митом. Ателія, надана Спартокідами купцям, що везли збіжжя в Афіни, не звільняла їх від сплати всіх цих зборів, а лише від експортного мита, можливо, також – від податку на укладання торгової угоди [12, с. 132]. Такий характер пільг указує на їх регулятивне призначення: вони мали усіляко сприяти збільшенню обсягів закупки і вивезення царського хліба.

Історія античності знає приклади гострих митних конфліктів, які подекуди переростали в запеклі війни. Так, наприкінці III ст. до н. е. казна Візантія, що фактично контролював вихід із чорноморських проток, була спустошена даниною галатам та витратами на захист від Антіоха II Селевка. Щоб поліпшити власне становище, візантійці відмовляються від режиму вільної торгівлі в чорноморських протоках: на користь міста поновлюється збір мита з суден за проходження через Боспор Фракійський (теперішній Босфор). Цей захід викликав гостре неприйняття інших полісів, зацікавлених у свободі торгового мореплавства в протоках. Від їхнього імені виступив дружній візантійцям Родос. Але коли умовляння ні до чого не привели, Родос та Віфінія розпочали бойові дії. Військо віфінського царя Прусія I (бл. 230–182 рр.) захопило азійські володіння Візантія, а флот Родосу блокував Геллеспонт (Дарданелли), чим позбавив супротивника прибутків від понтійської торгівлі. В результаті осади та завдяки посередництву галатського царя Кавара, який побоювався втратити протекторат над Візантією, в обмін на мир та повернення володінь, візантійці змушені були піти на відміну проїзного мита.

Ці події зайвий раз яскраво проілюстрували, як незалежна й, одночасно, егоїстична митна політика ключової транзитної держави здатна спровокувати військовий конфлікт за володіння торговельними маршрутами.

Європейська торгівля розгорталась в умовах зростання на заході середньовічної Європи інтересу до міжнародного обміну з країнами Сходу. В епоху Карла Великого його розвиткові сприяли завойовницькі походи Франкського

королівства кінця VIII ст. у район середнього Подунав'я на аварів, що перетинали рух по Дунаю. Авари заважали налагодженню політичних відносин відновленої після проголошення Карла імператором Західної імперії з Візантією і переговорам з багдадським каліфом з торговельних питань на початку IX ст. Пожвавленню торгівлі через дунайські землі в напрямку Сходу мало слугувати також будівництво каналу, що повинен був з'єднати притоку Майну Реуніц і притоку Дунаю Альтмюль, а також перші спроби нормування торгівлі зі слов'янськими землями, що припадають на початок IX ст. Мова йде про Діденхофенський капітулярій Карла Великого 805 р. стосовно «купців, які направляються в землі слов'ян та аварів». Цей правовий документ раннього середньовіччя вперше на загальнодержавному рівні регулює митні процедури в торговельних відносинах між західним та слов'янським світом. Капітулярій визначає королівські прикордонні митниці і категорично забороняє купецтву обминати їх. Діденхофенський капітулярій, крім переліку мит, вводить у практику адміністративні методи регулювання торгівлі. Визначалася стратегічна на той час група товарів, які суворо заборонялося вивозити – зброя. І це цілком зрозуміло. Франкська держава вела безперервні війни не лише в Іспанії та Італії, а також на сході Європи із саксонцями.

Найдавнішим джерелом з історії європейських митних зв'язків є Рафальштетенський митний статут, складений у 903–904 рр. за наказом короля Людовика Дитяти (900–911) для Східної марки Римської імперії (сучасна Австрія). Мабуть, вже в середині IX ст. в європейській торгівлі сформувався німецький напрямок як один з основних. Відомий історик-візантієвіст В.Г. Васильєвський, проаналізувавши найдавніші джерела з цього питання, звернув увагу на той факт, що Рафальштетенський митний статут спирається на митні порядки, які існували раніше 876 р. Рафальштетенський митний статут – пам'ятка унікальна. Статут відрізняється від відомих королівських капітуляріїв за змістом, являючи собою зібрання конкретних митних норм, призначених для конкретної території, а не лише загальних формулювань на кшталт «Постанови про торговців» імператора Людовика I (814 – 840). Унікальність Статуту посилюється тим, що до кінця XII ст.

наука не має будь-якого іншого документа, спеціально присвяченого питанням дунайської торгівлі.

Купцями-іноземцями у Рафальштетенському митному статуті названо лише ругів, тобто, на думку багатьох дослідників, русів, і богемів. Щодо слов'ян, які приходять з Ругів чи Богемів заради торгівлі, читаємо в статуті, то вони можуть торгувати всюди на дунайському березі, у Рьотелі і Рідмарсі, але повинні платити мито (на відміну від слов'ян – королівських підданих, які, за статутом, не платили в'їзного мита). З товарів, які привозилися русами на регенсбурзький торг, статут насамперед називає віск: з одного в'юка воску купці мали платити дві міри воску, від вантажу однієї людини – одну міру, а також невільників і коней: від рабині і жеребця платилася тремисса податку (4 денарії), від раба і кобили – по сайзі (1 денарій). Набір товарів, що прибували з Русі у Східну марку (Австрія), як бачимо, був типовий для давньоруського експорту: віск, невільники, коні. У зв'язку з цим звернемо увагу на ще одну зі статей тарифу, за якою купець, що рушав з Регенсбурга на моравський торг, платив один солід, при поверненні ж – нічого. На думку вже згаданого В.Г. Васильєвського, ця стаття обмежувала торгівлю з Моравією. Здається, однак, що вона, навпаки, була спрямована на сприяння імпорту товарів з Моравії до Регенсбурга місцевими купцями, оскільки ввізне мито від імпортованих товарів, незалежно від їх кількості, взагалі не збиралося і загалом статут мав протекціоністський характер щодо місцевого купецтва. Очевидно, ця стаття була також спрямована на забезпечення місцевому купецтву максимальних вигід від імпорту й дорогих товарів візантійського та східного походження.

До 1191–1192 рр. належать грамота штірійського герцога Оттокара IV, яка підтверджувала митні порядки на ринку в Енсі (на Дунаї), як вони були встановлені його батьком, штірійським маркграфом Оттокаром III. Одним з центральних положень цієї грамоти є обов'язок усіх купців, що приїжджали через Енс після Благовісту (25 березня), залишатися тут для участі в ярмарку, який відбувався щорічно напередодні Трійці. Більше чіткості в іншому документі, виданому в липні 1192 р. австрійським герцогом Леопольдом V (якому в цьому році була передана Штірія) про торгіві і митні привілеї регенсбурзьким купцям в Енсі. Купці, які

торгують на Русі, позначені своєрідним терміном *Ruzarii* (латинізований різновид однієї з старих верхньонімецьких форм етноніма «русь»), хоч і виділені в окремий розділ (§ 33), стосовно мита прирівняні до інших кіпців, що торгують привозним товаром: «*Ruzarii*, коли б не йшли, сплачують два таланти (два фунти срібла) і по поверненні з Русі – півталанта; нехай сплачують дванадцять денаріїв, якщо побажають куди-небудь зайти (для торгівлі; ця остання норма характеризує *Ruzarii* як купців переважно транзитних: заїжджати із своїм товаром на ринки Австрійського герцогства вони могли, але тут митні привілеї закінчувалися, і вони сплачували встановлене для всіх мито). Таким чином, з XII ст. територія Австрійського герцогства перебирає на себе роль транзитної території в торгових зносинах між Руссю та Західною Європою. У подальшому маршрут на Русь вимальовується з торгового статуту Леопольда V, спадкоємця австрійського герцога Леопольда VI. Цей документ не датований, тому доводиться обмежуватися невизначеним «перша третина XIII ст.» Серед возів, що обминають ринок в Енсі, як в грамоті Оттокара IV, згадуються також вози з Русі, якщо їх власники не бажають брати участь в Енському ярмарку, то сплачують за віз, який називається в документі *gingwagen*, мито в три таланти срібла. З кінця XII ст. до торговельних контактів з Руссю активно залучаються й угорські міста та окремі великі феодали. Це підтверджується угорськими актовими джерелами – привілеєм короля Імре (1196 – 1204) монастирю в Естергомі на Дунаї, в якому згадуються торговці з Русі, що привозили хутра і сплачували півмарки мита.

Шлях, яким рухалися купецькі вози в XII – XIII ст., фігурує у Рафальштетенському статуті під назвою «*strata legitima*» – «законний», або «великий шлях», тому що лише головні комунікації були екстериторіальними щодо феодалних володарів. Являли собою державну (королівську) власність, і тому ще мали назву «королівських» або «публічних» шляхів. Влада повинна була підтримувати на них гарантований рівень безпеки. Такий шлях згадується в середньовічних джерелах уперше 837 р.

Зараз регулятивна функція митної політики має пріоритетне значення. Вона полягає у впливі держави на зовнішньоекономічні відносини з метою забезпечення

національних інтересів, інтересів національних товаровиробників і створення сприятливих для них умов, забезпечення виконання державної політики в сфері економіки, виконання міжнародно-правових зобов'язань держави. Регулювання здійснюється за допомогою встановлення ставок мита й митних зборів, ліцензування, квотування та встановлення інших нетарифних обмежень. У науковій літературі утвердилась думка, що вперше їх стали застосовувати у Великобританії приблизно з середини XVII ст. Для ефективнішої експлуатації колоніальних володінь і розвитку національної промисловості колонії зобов'язували торгувати лише з метрополією. При використанні для перевозок англійських кораблів митні ставки дещо зменшували.

Однак заходи регулятивного характеру використовувалися різними державами й раніше.

На початку середніх віків у германських землях прагнули до того, щоб обмін відбувався безпосередньо між виробником і споживачем. Місто разом з околицями складало міську округу й прагнуло відокремити її від зовнішнього світу: чужоземець не повинен був вивозити з неї жодних продуктів, а жоден городянин не повинен був потребувати привезених ззовні продуктів. Уся Священна імперія германської нації була поділена на маленькі господарські області, що прагнули задовольняти свої потреби з власних джерел і тому всіляко протегували місцевим промислам і охороняли їх від зовнішньої конкуренції.

Втручання властей у зовнішньоторгові відносини виразно виявлялося й у пізньому середньовіччі. Під впливом ремесел, що розвивалися в містах, у міру зростання товарів, які вироблялися на внутрішній ринок, власті середньовічних міст усе частіше прагнули захиститися з допомогою митних заходів від напливу іноземних однорідних товарів. Це було характерним для Парижа, Парми, Парлберга, Констанца, Гамбурга XII–XV ст. Загалом, заборонні заходи сформувалися, коли міста вели торгівлю між собою. Їх головний принцип полягав у тому, щоб завадити гостю нажитися там, де може нажитися свій купець. Якщо ж він отримував бариші в такій операції, котра не перебивала дорогу місцевому купцеві, проти цього протестували не надто сильно. Зовсім не протестували у тому

випадку, коли гість умів отримати вигоду таким чином, що в цій же операції наживався й місцевий купець, наприклад, коли він привозив і продавав оптом закордонний товар або скуповував зібрану місцевими купцями сировину.

Ідею покровительства місцевій торгівлі й промисловості, що спочатку була притаманною для міст, пізніше сприйняли держави. Таким чином забезпечувалася, наприклад, посередницька роль прибалтійсько-німецького купецтва у торгівлі Московської держави із Західною Європою, що була основою його достатку. Після переходу більшої частини Східної Прибалтики до складу Швеції у Столбовському 1617 р. і Кардісському 1661 р. договорах закріплювалося, що московські торгові люди мають право торгувати у шведських володіннях тільки зі шведськими підданими. У митних тарифах практично завжди закріплювалося, що товар, привезений гостем (іноземним купцем), обкладався важче, ніж товар свого купця. Таким чином гостю за інших однакових умов конкурувати з місцевим купцем було неможливо.

Заборони на вивезення товарів у пізньому середньовіччі могли мати метою розвиток місцевого виробництва. Зокрема, у Кастилії такі заходи сприяли розвиткові гірничої промисловості, що була державною монополією. А заборона на вивезення коней, мулів тощо позитивно відбилася на розвитку скотарства. У Барселоні ж до 1491 р. було заборонено продаж іноземних сукон.

З іншого боку, мали місце звільнення від сплати мит з метою покращення якості життя місцевого населення. У Кастилії ще в XIII ст. мита не стягувались з сільськогосподарського знаряддя, що ввозилося не для продажу, а для обробки власного поля, а також з книг, одягу й інвентарю, необхідних школярам. У 1281 р. цей список поповнився багатьма іншими предметами хатнього вжитку.

В Англії з 1355 р. було заборонено ввезення іноземного заліза. Разом з тим, Статут про використання (Statute of Employment) з 1390 р. унеможливив для іноземців вивезення з країни золота й срібла, а дозволяв вивозити лише англійські товари, в чому виразно проявилися ідеї меркантилізму.

Пізніше регулювання мало місце у зв'язку з подіями міжнародного характеру, зокрема, під час ведення воєнних дій.

У 1499 р., у відповідь на заборону Івана III ввозити сіль з Лівонії в Московську державу, перша запровадила заборону на продаж у Московію зброї і товарів військового призначення (гармати, порох, селітра тощо). 1509 р. лівонський магістр підтвердив заборону на експорт до Московської держави кольорових металів (міді, олова, свинцю, зокрема у вигляді котлів і дроту), що також мала місце у Великому князівстві Литовському (далі – ВКЛ) у 1494–1514 рр. Вивозити предмети військового характеру з ВКЛ не дозволялося й у 1520-і рр.

У 1557 р. в Польщі заборонено вивезення з країни коней. Якщо порушення здійснювалося з відома старости або цельника (прикордонного митника), останні підлягали штрафові у розмірі двохсот гривень. Якщо вивезення допускав цельний писар, його очікувало дванадцять тижнів ув'язнення. 1565 р. іноземним купцям, які мешкали в Польщі, заборонялось під страхом конфіскації вивозити нажите майно з Корони. Контроль за дотриманням цього припису покладался на старост і цельників.

Під час Лівонської війни між ВКЛ і Московською державою, згідно з «таксою» для стягування мита від 8 листопада 1563 р., не належало платити мито з заліза, міді та інших придатних для воєнних цілей товарів, що ввозилися до ВКЛ. З іншого боку, суворо заборонялося вивозити за кордон коней, зброю і залізо. Через двадцять п'ять років (1588) було прийнято Третій Литовський статут, що забороняв вивозити з ВКЛ як у військовий, так і в інший час зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли та інші предмети військового призначення. Порушник мав каратися смертю, а товари і вся його власність – бути конфіскованими на користь великокнязівської скарбниці.

Численні обмеження на експорт, що вводилися з воєнних міркувань або для гарантованого забезпечення населення товарами першої необхідності, були притаманні також для Османської імперії. До них відносилися зброя, коні, срібло, золото, мідь, свинець, залізо, сірка, зерно, ліс.

Регулювання з допомогою тарифних заходів яскраво проявилось під час датсько-шведської війни 1644–1645 рр. Раніше Данія була зацікавлена у жвавих зносинах з Московською державою закордонних купців: чим більше прибувало в

Зунд іноземних кораблів, що направлялися до Нарви, тим більше доходів від транзитного й ластового мита надходило до скарбниці. Тепер же з допомогою т.зв. зундського мита датський король Христіан IV намагався перешкоджати успіхам Швеції й утримати панування своєї держави на Балтійському морі. Після поразки Данія змушена була зробити зундське плавання для всіх вільним і значно зменшити транзитне мито за прохід через свої протоки.

Нерідко товаром, забороненим до вивезення, ставав хліб. Франція забороняла вивезення зерна в 1305 і 1307 рр., а Кастилія експорт своєї пшениці, а також худоби в 1307, 1312, 1351, 1371, 1377 і 1390 рр.. У Каталонії в XV ст. імпорт пшениці заохочувався преміями, але її експорт практично був неможливим із-за надзвичайно високого мита. Ці заходи були викликані необхідністю забезпечувати багаточисленне населення (особливо у Барселоні), щоб запобігти голодові та хворобам, що слідували за ним, явищ на той час достатньо розповсюджених у Європі. Перша заборона вивезення зерна за кордон ВКЛ, обумовлена повним неврожаєм відноситься до 1557 р.

У той же час Московська держава заборонила своїм підданам постачати до Швеції віск, сіль, льон і плоскінь, а до Лівонії у 1555 р. – віск і сіль. Цього ж року до «заповідних товарів» були віднесені віск і сало. Категорично заборонялося вивозити з Московії золото та срібло. Після укладання Столбовського мирного договору між Московською державою і Швецією уряд першої видав наказ, яким суворо забороняв вивезення за кордон хліба та харчових припасів як своїми, так й іноземними торговими людьми. У 1628 р. заборонено вивозити з Московії хліб, м'ясо, рибу, віск і благородні метали, у 1649 р. – хліб до Швеції. Особливо уряд забороняв відпуск хліба до Литви, коли з цією державою відбувалися неприязні сутички. До «заповідних товарів» у Московії належала селітра, необхідна для виготовлення пороху, кречети, дорогий, рідкісний птах, що інколи посилався як подарунок монарха іноземним володарям. Оголошуючи деякі товари «заповідними», держава монополізувала їх продаж за кордон й отримувала таким чином додатковий прибуток.

Регулювання мало й протекціоністський характер. Зокрема, митний статут Швеції 1613 р. встановлював різницю між іноземними і шведськими торговцями. Останнім надавалася пільга у вигляді сплати половини тарифного мита. Заснована 1634 р. голштинська компанія отримала право торгівлі з Персією через Московську державу впродовж десяти років. Але їй заборонялося вивозити з території останньої товари, якими торгували місцеві купці.

У Московії за Михайла Федоровича (1613–1645 рр.) англійські купці отримали підтвердження своїх привілей на безмитну торгівлю (вперше наданих 1555 р.) з умовою, що постачатимуть царській казні сукна, матерії та інші «рукотворні вироби» («рукодельные произведения») за ціною, за якою ті продаються на їх батьківщині, а також не привозитимуть товари неанглійського виробництва, не вивозитимуть за кордон шовк і не привозитимуть тютюн. Причина пільги полягала у тому, що англійці пропонували товари, виробляти які на той час у Московії не могли. Голландцям цей же цар надав право на безмитну торгівлю впродовж трьох років, щоб відшкодувати втрати, яких компанія зазнала в роки смутного часу. Ситуація з наданням митних пільг у Московській державі змінилася у другій половині XVII ст. Іноземці були обкладені більшим митом порівняно з місцевими купцями, відповідно до торгового уставу 1653 р. і особливо 1667 р. Вводилися нові заборони. Хоча ще до кінця XVII ст. Московська держава потребувала іноземних товарів, що не вироблялися зовсім або вироблялися у недостатній кількості в країні: мідь, залізо, зброя, сукна, вина, предмети розкоші. Натомість з розвитком власної промисловості у Росії першої чверті XVIII ст. для захисту її від іноземної конкуренції запроваджуються високі протекціоністські мита. Найбільшого розвитку протекціоністські ідеї у митному законодавстві досягли у Митному Тарифі 1724 р.

Покровительство вітчизняній промисловості за допомогою митного регулювання виразно проявилось в Англії XVI – початку XVII ст. Король Едуард VI (1547–1553 рр.) підняв мита на ганзейські товари, що ввозилися до країни, з 1% до 20%, а королева Єлизавета I (1558–1603 рр.) підвищила їх до 27,5%. За часів Єлизавети система ввізних мит по суті мала заборонний характер. Ввезення ж

деяких оброблених виробів, зокрема шовкових тканин, було взагалі заборонене. З іншого боку, англійські монархи забороняли або обмежували вивезення сировини, що особливо спостерігається у XVII–XVIII ст., й заохочували експорт англійських товарів.

Отже, можна відзначити, що найпоширенішим засобом покровительства було встановлення мит на іноземні товари, що ввозилися, чи навіть повна заборона їх ввезення. Завдяки високому митному обкладенню, ці товари продавалися всередині країни за дорогою ціною, що й змушувало віддавати перевагу дешевшим продуктам внутрішнього виробництва. З іншого боку вивезення сировини заборонялося або обкладалося високими митами для того, щоб перешкодити її обробці іноземцями та щоб здешевити для внутрішніх виробників. Пізніше так само заборонялося вивезення машин і різноманітних знарядь виробництва. Навпаки, вивезення оброблених виробів нерідко заохочувалося вивізними преміями, звільненнями від вивізних мит, поверненням акцизу з метою збільшення вивезення з країни.

Запровадження високих мит на іноземні товари, що ввозилися, інколи мало дуже серйозні міжнародні наслідки. Прийнятий з ініціативи Кольбера, міністра Людовика XVI, французький митний тариф 1667 р. практично унеможливив імпорт голландських товарів (сукон, кружев). У відповідь голландці заборонили ввезення французьких вин і горілок й підвищили мита на французькі шовкові матерії та інші товари. Французький уряд, своєю чергою, ввів низку митних обмежень щодо Голландії. Суперництво у митній царині між двома державами переросло у війну 1678 р. За умовами Німвегенського миру Франція була змушена повернутися до поміркованішого тарифу 1664 р.

У 1628–1633 рр. московський уряд в умовах монополії царської казни на торгівлю хлібом дозволив Швеції безмитні закупівлі зерна, тоді як інші сплачували мито понад 16%. Таким чином здійснювалося приховане субсидювання Швеції, яка була учасником Тридцятилітньої війни, оскільки остання перепродувала зерно до Голландії. З 1634 р. політика у цьому питанні різко помінялась. З одного боку, в Смоленській війні Москва не досягла бажаних результатів, тому не була

зацікавлена в подальшому наданні субсидій Швеції. З іншого боку, безмитні закупки зерна скандинавами підняли ціни на нього на внутрішньому ринку в кілька разів, із-за чого виникла небезпека міських повстань. Після укладання Полянівського миру вже датський король Христіан IV намагався отримати у московського царя згоду на безмитне вивезення хліба впродовж десяти років, переслідуючи плани створення антишведської коаліції.

Збереглись зразки середньовічної договірної практики між північноіталійськими містами XIII ст., ганзейці шляхом договорів отримували значні привілеї в Англії, Фландрії, Скандинавських державах, Північно-Західній Русі. Без таких угод торгівля з самого початку своєї появи обійтися не могла. Але з XVI ст. ми вже знаходимо договори, які головним чином присвячені питанням торгівлі і мореплавства. Це так звані капітуляції, в силу яких Османська імперія надавала різним європейським державам право торгівлі на своїх територіях. Ці капітуляції базувались на принципах взаємної угоди, тому можуть бути віднесені до числа саме договорів.

В західноєвропейській літературі XVIII ст., що присвячена організації комерції, панувала концепція, згідно якій національною торгівля вважалася лише та, яка здійснювалась морським транспортом під національним прапором. Інакше вітчизняні купці позбавлялись можливості самостійно торгувати з іншими країнами, а суттєва частка прибутків залишалась іноземцям – посередникам. Національні законодавства Англії, Франції, Іспанії того часу взагалі дозволяли ввезення у свої порти товарів іноземних держав при двох умовах. Або держава має свій торговельний флот, або повинна перевозити товари лише на англійських, іспанських чи французьких судах. Це були наслідки міжнародно-правової традиції «Навігаційних актів» Британії 1651 р.

У 1702 р. з'являється відомий Метуенський трактат між Англією та Португалією, який вперше запровадив режим торгівлі найбільшого сприяння. Подібний трактат укладається між Англією та Росією у 1734 р. По мірі поступового приєднання держав до міжнародної торгівлі зростала потреба в точному регулюванні торговельних відносин. Поступово формувались і встановлювались

уніфіковані правила для всіх купців незалежно від їх походження. У XIX ст. в торгові договори додається новий зміст: поряд з постановами, що регулювали права іноземних підприємців (право проживати в країні, купувати нерухомість, обов'язки із сплати податків) з'являються положення відносно розмірів мит. Центром уваги договорів другої половини XIX ст. стає вже митний тариф; тим з них які не містили такого тарифного додатку навіть відмовлялися у назві торговельний договір. Поступово з'явився новий різновид такого договору: конвенційні, або тарифні договори.

Починаючи з XIX ст. будь-який торговельний договір надавав підданам іншої країни право приїждати в іншу країну, оселитися в ній, займатися промислами і торгівлею, купувати нерухомість. Окремо підтверджувався принцип свободи торгівлі в усіх портах держав, що домовлялись (торговельний договір Росії та Бельгії 1858 р). Лише в Далекосхідних державах зберігалась норма щодо обмеженої кількості морських портів де іноземні підприємці могли займатися комерцією. також, цей тип договору передбачав рівність у видах податків між іноземцями і місцевими купцями. Тобто іноземець сплачував ті ж самі податки, що і місцеві купці. Зустрічалось положення, яке надавало право покупцю і продавцю вільно визначати між собою ціну товарів (наприклад російсько-нідерландський договір 1846 р.). При цьому, в Росії, Нідерландах, Швеції з такої групи іноземних підприємців як комівожери стягувався промисловий податок, в інших державах обмежувались вимогою надавати легітимаційну картку про сплату на батьківщині відповідних податків (Німеччина, Австро-Угорщина, Франція, Англія) [86].

З другої половини XIX ст., з початком проведення промислових виставок, в торговельних договорах фіксується право безмитного імпорту зразків та моделей продукції, з тим щоб впродовж року вони були вивезені. Зворотне вивезення забезпечувалось сплатою мита у заставу, яке потім поверталось власнику. Цей принцип є поширеним і у сучасному митному законодавстві, у тому числі України.

Вагоме місце в торговельних договорах нового часу відводилось регулювання транспортних сполучень і перевезенню вантажу. Як правило

іноземним підприємцям дозволялось на рівних умовах з місцевими користуватися шляхами, залізницями (з їх поширенням), каналами, шлюзами, мостами, фарватерами, портами. Морський транспорт займав провідне місце у світових перевезеннях того часу, внаслідок цього більшість торговельних угод мали назву – трактати про торгівлю і мореплавство. Основним принципом в цій області стало зрівняння іноземних суден з власними у всіх відношеннях. В російсько-англійському трактаті 1858 р. фіксувався цей принцип у статтях, що регулювали імпорт, експорт, розміщення товарів, завантаження і розвантаження суден, причому додавалось, що намір обох сторін, які домовлялись полягає в тому, щоб не допускати буд-яких переваг, сприятливих місцевому прапору, на шкоду прапору іншої сторони, яка домовляється, і що важливо, на іноземні судна (російські) не будуть накладатися додаткові лоцманські, маячні, карантинні збори, яким не підлягали б місцеві (британські) судна [2, с. 180–186].

В 1870-х рр. ідеологія торговельних договорів знову змінюється під впливом посилення міжнародної конкуренції. Нова система відрізнялась від попередньої тим, що поряд з договірним, чи конвенційним тарифом застосовувався і загальний (генеральний) тариф, який на відміну від першого мав автономний характер. Виходила подвійна тарифна система. Коли загальний і конвенційний тарифи друкували поряд, паралельно, то частина статей йшла у дві колонки, але ставки тарифів різні. Ставки автономного вище конвенційних ставок. Друга частина документу мала вигляд однієї колонки – ставки однакові, але напроти деяких з них робиться відмітка, що ставка закріплена. Це означає, що у конвенційному тарифі хоч і застосовується саме та ставка, як і у загальному, тому що інших пільг трактатом не передбачено, але вона зафіксована, консолідована – її неможливо збільшувати на весь час дії договору. Лише та група ставок, яка не закріплена договорами, відсутня у конвенційному тарифі, залишилась у загальному тарифі, – лише вона зберігаючи характер автономії; цими ставками можна вільно оперувати, незважаючи на договір. Перші дві групи ставок – знижені та закріплені, мають назву зв'язані, і утворюють конвенційний тариф. Чим більше їх число, тим

більше конвенційний тариф відрізняється від загального і таким чином у держави звужується свобода дій в митній політиці ⁷.

Роль торговельних договорів докорінно змінилась після того як принцип вільної торгівлі поступився місцем обережному зважуванню у кожному окремому випадку, наскільки вигідно подальше зниження митної ставки, а тим більше по мірі переходу до протекціонізму, коли країни намагались піднімати митні ставки як можна більше і тримати їх такими як можна довше. В умовах протекціонізму держава дивилась на будь яку торговельну поступку як на жертву і намагалась дати як можна менше і отримати як можна більше. Для цієї мети і потрібен був загальний тариф, без якого держава опинялась обеззброєною.

Посилення протекціоністського курсу в Росії вимагало від урядовців знаходити міждержавні тарифні компроміси. Механізмами цих компромісів і стали торговельні договори. Європейські держави вимагали від Росії зниження суворих заборонних митних ставок для отримання хоч мінімальних можливостей потрапити на її ринок. У 1893 р. в комплексі із військово-політичним договором з Францією російський уряд знизив ставки по 10 статтям; згідно торговельного договору з Німеччиною 1894 р. були заморожені 71 стаття митного тарифу, у той же час Німеччина підтримавши компроміс підписала конвенційну угоду. Так, у Росії виникло два митних тарифи. Загальний тариф 1891 р. і по мірі укладання нових договорів поступився на практиці місце іншому конвенційному. Інші тарифні договори – російсько-французький 29 вересня 1905 р., російсько-австрійський 15 лютого 1906 р., російсько-італійський 28 червня 1907 р. – розглядались як своєрідні додатки до основного трактату з Німеччиною, отримавши від нього зміст і спрямованість. Всі п'ять тарифних договорів утворювали єдиний конвенційний тариф по європейській торгівлі.

⁷ Після видання останнього російського автономного тарифу 1903 р., внаслідок укладених в 1904–1906 рр. договорів з Німеччиною, Австро-Угорщиною, Францією та Італією, майже половина митних ставок складала конвенційний тариф; друга половина залишилась у загальному тарифі і могли змінюватися Росією односторонне, що і робилось на практиці. Подібним чином митні тарифи Німеччини, Франції та інших європейських держав також були зв'язані конвенційними зобов'язаннями. Таким чином критика російських лібералів кінця XIX ст. про те що митний тариф 1891 р. робив неможливим російському споживачу купувати імпортні товари не відповідає реаліям того часу.

Майже в усіх країнах напередодні укладання нових договорів відбувалось максимальне підвищення митних ставок. Завдяки цьому уряди отримували простір для широкого маневру під час переговорів з іншими державами. Таким чином, торговельні угоди виконували роль тимчасового миру на час тривалої політичної боротьби. Деякі економісти хотіли бачити в торговельних угодах засіб запобігання митних війн і спробу підтримати економічний мир. На їх думку економічний мир створить можливість для політичного зближення націй і це зближення створить більш міцні господарські організації та майбутні митні союзи. Війна 1914 – 1918 рр. показала утопічність цих мрій і сподівань про економічну гармонію у світі.

Які ж можна зробити висновки. Формування міжнародної торговельно-договірної практики розпочинається з XVIII ст., коли самі інститути міжнародної торгівлі набувають регламентованих, стійких традицій. Цей процес пов'язаний із зміною фінансових, виробничих і правових принципів в державах Західної Європи. Торговельно-митний договір одночасно стає і інструментом дипломатії. Тобто у XVIII ст. при одночасному складанні космополітичних економічних ідей і традицій держава намагалась використовувати комерційний інтерес негоціантів для досягнення своїх зовнішньополітичних завдань. З розвитком мануфактурного, а потім фабричного виробництва складається так званий «мануфактурний патріотизм», який вплинув на зародження підгалузі міжнародного права – морського права і міжнародного торговельного права.

З другої половини XIX ст. торговельний договір фактично перетворюється на складовий елемент міжнародних митних відносин. В умовах загострення міжнародної економічної конкуренції в умовах захисних митних тарифів торговельний договір виступає як компроміс для конкуруючих сторін, знижуючи на деякий час загострення митних протиріч, не дозволяючи їм перерости у збройний конфлікт.

Розвиток міжнародної торговельної практики впливав і на соціальні процеси. Торговельний договір закріплював майнові, фінансові, особисті права підприємців в іноземних державах. Подальша еволюція торговельного договору відкрила шлях

наприкінці XIX ст. для юридичної формалізації і захисту міжнародних інвестицій. Розпочинається міжнародний рух капіталів. Укладення, або приєднання до того чи іншого торговельного договору стає показником здібності як держави та її економічних інститутів працювати в умовах міжнародних стандартів. Одночасно торговельний договір є стимулятором для вітчизняного купецтва зробити зусилля для приєднання до міжнародної торгівлі.

У той самий час, як усюди в країнах Антанти під час Першої світової війни висловлювалося сильне обурення вживаною німцями системою демпінгу і пропонувалися заходи посиленої боротьби з нею після війни, там же висувалися і проекти користування цією системою. Представники французької металургійної промисловості, наприклад, наполягаючи на високих митах і на залізо і сталь, і на машини, радили машинобудівним заводам, користуючись високою митною охороною, збувати свої вироби за кордоном за зниженими цінами. Передбачаючи заперечення, мовляв, демпінг недопустимий, вони заздалегідь заявляли, що не слід цим обурюватися, адже демпінг вже практикувався конкурентами. В Англії застосування тієї ж системи рекомендувалося в офіційному звіті про кам'яновугільну промисловість (1918 р.), який був затверджений урядом. Пропонувалося зберегти після війни, зважаючи на витрати виробництва, що зросли, підвищені ціни військового часу на кам'яне вугілля. З метою збереження або відвоювання втрачених під час війни іноземних ринків звіт рекомендував збут вугілля за кордоном по знижених, в порівнянні з продажем усередині країни, цінах. Знижка що робилася при експорті, визначалась у 9 млн. ф. ст.

Після закінчення війни такі пропозиції дійсно здійснювалися. Держави високої валюти у багатьох випадках не могли чинити інакше; вони змушені були продавати свої товари в країнах з нижчим курсом валюти за зниженими цінами, нижче за витрати виробництва, інакше вони ризикували втратити збут. Англія так чинила при експорті кам'яного вугілля – їй необхідно було відновити втрачене під час війни економічне положення. Систематично прагнули збивати ціни на нейтральних ринках американські промисловці. Французька металургійна промисловість, користуючись казенними субсидіями у вигляді дешевого

німецького вугілля, що надходило в якості репарацій, збувала вироблюваний нею у великій кількості чавун за кордоном за ціною 395–410 фр., у той час, як ціна його у Франції складала 450–475 фр. Отримавши за Версальським миром Лотарингію з її щедрими покладами залізняку і численними металургійними заводами, Франція мала такий надлишок в руді і чавуні, що їй не залишається нічого іншого, як форсувати їх експорт, а це було можливим за рахунок країн з низькою валютою і лише шляхом значного пониження продажних цін.

В абсолютно іншому положенні після війни опинилася Німеччина. Її низька валюта давала їй переваги на світовому ринку. Безперервне падіння курсу на світовому ринку не викликало негайне в тому ж розмірі пониження його всередині країни; поки таке вирівнювання цін відбувалося, експортер одержував підвищений прибуток і мав можливість продавати за нижчими цінами в порівнянні з ціною на світовому ринку. Виходячи з того факту, що ціни довоєнного часу в США і в Німеччині знаходилися на однаковому рівні, зіставлення індексу оптових цін в обох країнах за 1920-1922 роки і курсу марки в Німеччині і за кордоном дозволяє дійти висновку, що ціни в Америці за цей період були в розмірі від 30 до 200% вище за німецькі, причому більшою частиною це перевищення складало 70-100%. При цьому, звичайно, не слід випускати з уваги що значна частина виробів, що вивозилися Німеччиною, вироблялися з іноземних дорогих в Німеччині матеріалів. Чим більшу частку ціни складали іноземна сировина або напівфабрикат, тим менше була відстань між німецькою і світовою ціною; вона могло навіть абсолютно зникати. Навпаки, вона ставала більшою, якщо більшу роль в ціні відігравали вироблювані в самій же Німеччині матеріали або заробітна плата – остання при обчисленні її в доларах була значно нижче, ніж за кордоном.

За таких умов демпінг в тому сенсі, як він розумівся до війни, повинен був в Німеччині абсолютно зникнути. Але там же з'явився демпінг іншого роду – валютний демпінг, як він тепер називався. Між тим і іншим була істотна різниця. Перший був результатом навмисного продажу товарів за кордоном за собівартістю або нижче за неї за рахунок протекційних мит, що давало можливість тримати ціну всередині країни на високому рівні. Другий викликався низьким курсом валюти,

різницею між курсом її всередині країни і за кордоном. В цьому випадку товари збувалися за кордоном за тією ж ціною, як і на внутрішньому ринку, або навіть за вищою, отже, експортера не можна було звинувачувати ні в якому лихому намірі, тобто в навмисному заниженні цін на світовому ринку. Протекціонізм тут також ніякої ролі не грав. Продаж за зниженими цінами був результатом одних лише валютних умов, які країна-експортер використовувала у своїх інтересах як компенсацію за той збиток, який вона зазнавала через скупку іноземцями її багатств за зниженими цінами. Вказана вище різниця в цінах означала також, що американці мали можливість купувати в Німеччині ті ж товари на 25-70% дешевше, ніж у себе удома; половину цінності товарів, що купувався ними, вони отримували, отже, задарма. Проте і така різниця в цінах, яка впливала з курсу валюти, була для країн з високою валютою украй збитковою, тому не дивно, що вони вели боротьбу не лише з демпінгом першого роду, що практикувалось іншими країнами, котрі мали високу валюту, але і з демпінгом другого роду. Останній виникав переважно внаслідок імпорту товарів з Німеччини, яка зважаючи на високий розвиток своєї індустрії була для інших країн небезпечним конкурентом. Німеччина перемагала своєю продукцією виробу американської, англійської, швейцарської промисловості на третіх ринках, пропонуючи набагато нижчі ціни, з чим вони по суті боротися були не в силах. Але принаймні у себе удома ці країни бажали позбутися такої конкуренції і приймали ті ж заходи, як і проти демпінгу першого роду, проти продажу нижче собівартості або без прибутку.

Вже під час війни США звернули увагу на те, що після її закінчення європейські держави, поза сумнівом, старатимуться усіма силами розширити свій експорт, їх промисловість виявить гарячкову діяльність і наповнить, особливо заокеанські країни, величезними масами товарів. Маса людей, що поверталися після закінчення війни до мирної діяльності, викликатимуть падіння цін на робочі руки, використання яких приведе до виробництва дешевих експортних товарів, з котрими США, зважаючи на пануючий у них високий рівень заробітної плати, абсолютно не в змозі будуть конкурувати. Тому вже в 1916 р. був виданий закон, за

яким встановлювалось покарання за продаж у США товарів за цінами нижчими, ніж на головних ринках країни експорту, що шкодило американським інтересам.

Після закінчення війни в США посилювалися скарги на демпінг, особливо німецький. Посилалися на субсидії, що видавалися німецьким урядом, та на те, що зважаючи на необхідність сплати репарацій, Німеччина змушена була посилено виробляти й експортувати величезну кількість товарів. Внаслідок цього закон 1921 р. визнавав існування демпінгу в тому випадку, якщо якась галузь американської індустрії зазнавала збитку від ввезення іноземних товарів або її розвиток ускладнювався і якщо такі товари продавались у США за ціною нижчою, ніж в країні експорту, або нижче за витрати виробництва. Крім того, тарифний закон 1921 р. фіксував особливі положення відносно зміни тарифних ставок, згідно з якими президентові надавалось право підвищувати тарифні ставки, якщо виявлялось, що імпорт якихось іноземних товарів може зруйнувати життєздатну галузь американської промисловості, завдати їй збитку або перешкодити її виникненню.

У Великобританії, після того, як парламент двічі відхилив законопроекти про демпінг, в 1921 р., нарешті був прийнятий закон, який, проте, на відміну від інших законодавчих актів, що допускали на продаж імпортовані товари за цінами не нижче існуючих у країні експорту, визнавав існування демпінгу лише тоді, коли продажна ціна була нижчою за витрати виробництва.

За Англією прослідували її домініони. Нова Зеландія, яка зробила перші кроки в цьому напрямку ще до війни, в законі 1921 р. ввела загальні постанови відносно демпінгу. Встановлюючи наявність останнього за загальним правилом лише у тому випадку, якщо товар збувається за ціною нижче за витрати виробництва, Нова Зеландія, проте, відносно тих товарів, які вироблялися в її межах, пішла набагато далі, ніж інші країни, і вдалась до іншої крайності, вбачаючи демпінг вже й там, де товари продавались за цінами нижче існуючих у Новій Зеландії.

У Австралії (закон 1921 р.) вихідну точку складала ринкова ціна в країні експорту, в Південно-Африканському Союзі (закон 1923 р.) вона замінювалася

ціною всередині країни експорту, з додаванням витрат на вантаження, причому демпінг признавався лише тоді, коли міг вийти збиток для власної індустрії.

У Бельгії (закон 1920 р.), Португалії (1921 р.) і Польщі (1924 р.), а також в Південно-Африканському Союзі демпінг убачався у видачі явних або прихованих премій, в Австрії (закон 1924 р.) і Чехословаччині разом з цим видом демпінгу існував і інший – соціальний демпінг, що виражався у продажі імпортованих товарів за зниженою ціною, якщо вони походили з країни, що не приєдналася до Вашингтонської угоди 1919 р. про восьмигодинний робочий день. Нарешті у деяких країнах (Новій Зеландії, Південно-Африканському Союзі) демпінг існував у вигляді знижених фрахтів, що встановлювалися при експорті.

Боротьба в сфері торгівлі виражалась у додаткових митах, що стягувалися почасти у розмірі різниці між ціною при продажі в країні експорту і ціною, що встановлювалася при збуті товару в країні імпорту (чи ціною, існуючою в країні імпорту), почасти у вигляді відомого відсотка ціни товару (Англія), або ж мито, що стягувалось у вигляді згаданої різниці, не повинно було перевищувати певного відсотка ціни товару (у Канаді 15%, в Південно-Африканському Союзі 25%, в Австралії 5% з їх ціни при знижених фрахтах). У Бельгії застосовувалися в цьому випадку ставки максимального або середнього (між максимальним і мінімальним) тарифу, в Польщі - максимального тарифу, в Австралії ставки тарифу могли бути збільшені в межах однієї третини.

Поняття демпінгу зовсім не відрізнялось одноманітністю. Окрім видачі премій і встановлення пільгових фрахтів, а також подовженого робочого дня, воно приймало різний сенс, починаючи від випадку, коли ціни нижчі за витрати виробництва, до того випадку, коли вони нижчі за ціни, існуючі в країні імпорту. Середину, що в більшості випадків приймалась, складали ціни в країні експорту, які разом з витратами виробництва включали і нормальний прибуток, але в той же час могли бути і вище і нижче за ціни в країні імпорту. Проте, якщо справа доходила вже до того, що починалася боротьба з іноземною конкуренцією, яка призводила до продажу за цінами нижче існуючих в країні імпорту, і актуальним взагалі ставало збереження в країні певного рівня цін, то тим самим змінювався

характер демпінгу. Зі своєрідного штрафу, що стягувався за недобросовісну конкуренцію, заходи ці перетворювалися на нормальну складову частину тодішнього митного законодавства. Цей шлях виявлявся доцільнішим в сенсі негайного вживання тимчасових заходів для охорони від небажаного і несподіваного впливу іноземної конкуренції за звичайне законодавство. При цьому йшлося про усунення конкуренції, яка базувалася не на загальних підставах, а на особливих моментах, чому і вдавалися не до підвищення митних ставок взагалі, а лише до встановлення додаткових мит на відомі товари, що привозилися з певних країн; іноді справа обмежувалася товарами відомих сортів або навіть такими, що виготовлялися лише деякими фірмами.

Різкі коливання у світовому господарстві в перші післявоєнні роки особливо сприяли такого роду заходам, які негайно застерігали раптові потрясіння в економіці окремих країн. Але можливість адміністративного підвищення мит посилювала нестійкість товарообміну, тому виникала необхідність при укладенні торговельних договорів звертати увагу на попередження таких способів обходу митних ставок і системи найбільшого сприяння. Галас від цього, проте, абсолютно не відповідав практичним результатам, які виявлялися дуже помірними, адже постанови про демпінг застосовувались вельми обмежено. Ні у Англії, ні в США, ні в Новій Зеландії далі погроз справа не пішла. У Південно-Африканському Союзі налічувалось усього декілька товарів (цемент, каучукові труби, масло, пакувальний папір, вуглекислий натрій), що оподатковувалися додатковими митами, притому лише у разі імпортування їх з певних країн (масла з Австралії, натрію з Англії, цементу з Німеччини, Швеції, Канади). Тільки Канада і Австралія застосовували встановлені законом заходи в значних розмірах, в Австралії це робилося у відношенні близько 50 товарів. В Англії закон 1921 р. взагалі розглядався як тимчасовий захід, встановлений на три роки.

Істотніше і більше практичне значення мали протягом відомого часу заходи, спрямовані проти демпінгу другого виду, витікаючого з валютних умов. В англійському законі 1921 р. про охорону промисловості передбачалися мита в $33\frac{1}{3}$ (незалежно від інших ставок, які могли існувати водночас), якщо ціна

вироблюваного у відповідній країні товару (оскільки ці країни не входили до складу Британської імперії), внаслідок низького курсу валюти в порівнянні з курсом фунта, нижче за ту, по якій можуть бути виготовлені з прибутком ті ж товари у Сполученому Королівстві, і імпорт даного товару внаслідок цього завдає збитку розвитку якої-небудь галузі британської промисловості. На підставі цього акту в 1922 р. (8 серпня і 9 жовтня) були встановлені додаткові мита на матерію для рукавичок і вироблені з неї рукавички, на скляний посуд, скляні лампи, дрот для накалювання, предмети для домашнього вживання з алюмінію, заліза і сталі, що ввозилися з Німеччини.

Бельгійський закон від 8 квітня 1922 р. також допускав запровадження особливих мит, спрямованих проти країн з низькою валютою, тобто спеціальних тарифів, відмінних від загального тарифу. Через цей закон була продовжена дія спеціального тарифу для товарів німецького походження, що встановлював надбавки в 10-30% до загального тарифу і створеного указом від 3 січня 1921 р. на підставі закону про право змінювати мита в край необхідних випадках. У 1923 р. цей закон почасти був застосований і до виробів Чехословаччини, тому ті ж товари, що походили з інших країн (не з Німеччини і Чехословаччини), мали бути забезпечені свідченнями походження. В Іспанії, згідно з указом 29 травня 1922 р., додаткові процентні надбавки до мит стягувалися з товарів тих країн, валюта яких була знецінена в розмірі понад 70% в порівнянні з песетою. Відносно країн, що не користувалися другим (мінімальним) тарифом, цей захід застосовувався і у випадку якщо валюта знижувалася менш ніж на 70%. В Японії законом від 21 квітня 1922 р. надбавка стягувалася з товарів, які ввозилися в країну і продавалися за надмірно дешевою ціною і тим самим викликали побоювання за яку-небудь власну важливу промислову галузь. В такому разі уряд доручав з'ясувати подібний факт спеціальній комісії з боротьби з демпінгом і, згідно з її постановою, стягував надбавку в межах правильної ціни.

У Канаді митним указом від 27 червня 1922 р. для країн із знеціненою валютою – РРФСР, Німеччини, Австрії, Угорщини, Чехословаччини та Югославії – було встановлено обов'язок представлення при імпорті товарів свідоцтва відносно

курсу валюти консула, канадського торговельного комісара або банку, тоді як до інших країн це не застосовувалося. При цьому зіставлялась продажна ціна товарів, що імпортувалися, з ціною тих же товарів в Англії, і якщо виявлялося що перша нижче останньої і відповідні товари вироблялися в Канаді, то з них бралось додаткове мито, яке не повинно було перевищувати 15% ціни на англійському ринку. Австралійський закон 1921 р. про охорону промисловості від збитку, що загрожує країні, внаслідок низького рівня валюти в інших країнах, розрізняв вісім різних видів демпінгу і встановлював для боротьби з ним додаткове мито, яке вводилося по 5-ій категорії демпінгу саме внаслідок різниці в курсі валюти (валютний демпінг у вузькому сенсі) і містило спочатку дві різні таблиці ставок – одну для французької, бельгійської і італійської, іншу для німецької валюти – та визначало надбавки в розмірі до 75% ціни товару, вказаною у фактурі. У 1923 р. ця постанова була змінена в тому сенсі, що надбавка стягувалася з різниці між ціною, по якій товар імпортувався в Австралію, і оптовою ціною на однорідний товар в Австралії. Додатковому обкладенню, згідно з цим актом, підлягали весною 1923 р. переважно німецькі товари – одяг, парфумерія, іграшки, біноклі, роялі, гаманці та ін., крім того, щітковий товар з Бельгії, шини для автомобілів із США, портландцемент з Англії, усього товари по 250 статтях тарифу. У Новій Зеландії в 1922–1924 рр. був складений великий список товарів, з яких стягувалися додаткові мита через знецінення валюти в країні походження, причому на практиці цей захід вживався лише відносно німецьких, австрійських та угорських товарів. Нарешті, Південно-Африканський Союз провадив боротьбу з валютним демпінгом лише в дуже обмежених розмірах: додатковому обкладенню підлягало всього декілька товарів.

Валютний демпінг і боротьба з ним мали значення в перші післявоєнні роки, в епоху розладу валюти в дуже багатьох державах. Але з 1923–1924 рр. положення змінилося, одні країни перейшли до нової твердої валюти, в інших вона стабілізувалася. За таких умов валютний демпінг сильно скоротився і боротьба з ним втратила колишній сенс. Щоправда, і раніше ця боротьба була спрямована головним чином лише проти певних країн, особливо проти Німеччини, яка була

небезпечна не лише своєю валютою, що знизилася, але і промисловістю, що розвивалася, так що це був почасти спосіб посиленого обкладення німецьких товарів. Але в усякому разі з введенням в Німеччині твердої валюти підстава для заходів, спрямованих проти валютного демпінгу, відпадала. Англія дійсно відмінила свої постанови в 1924 р., Нова Зеландія також припинила застосовувати їх з 1925 р. Канада зробила це відносно деяких країн в 1924 р., Японія на практиці не користувалася ними, у Південно-Африканському Союзі значення їх незначне. Статистика ж експорту країн, де валюта знаходилася в жалюгідному стані, свідчить, що заходи, які вживалися тоді з метою ускладнення вивезення, майже не призводили до очікуваних результатів.

Повоєнний (1950 – 60-ті роки) етап розвитку міжнародної торгівлі дістав назву «золотого», адже було досягнуто 7 % щорічного приросту світового експорту. В цей період міжнародна торгівля розвивалась під впливом таких чинників:

- співіснування та конкуренція двох світових систем господарства – капіталістичної та соціалістичної.

- розпад колоніальної системи, який почався після Другої світової війни: за 30 повоєнних років політичну незалежність завоювали більше ніж 100 колишніх колоній і напівколоній;

- початок формування регіональних економічних інтеграційних угруповань: Рада економічної взаємодопомоги (РЕВ) – міжурядова економічна організація соціалістичних країн Європи, 1947 р.; Європейська економічна спільнота (ЄЕС) – об'єднання шести європейських держав (Федеративна Республіка Німеччина, Франція, Італія, Нідерланди, Бельгія, Люксембург), створене з метою формування спільного ринку шляхом ліквідації митних тарифів і проведення спільних заходів в економічній та соціальній сферах), 1957 р.; Бенілюкс – митно-економічний союз Бельгії, Нідерландів та Люксембургу, 1948 р.; Європейська Асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ) – торговельний блок семи західноєвропейських країн (Австрія, Великобританія, Данія, Норвегія, Португалія, Швейцарія та Швеція), 1960 р.;

Організація американських держав – універсальна організація латиноамериканських країн під егідою США, 1948 р.; Організація держав Центральної Америки — об'єднання Гватемали, Гондурасу, Коста-Ріки, Нікарагуа, Сальвадору з метою політичного, економічного та культурного зближення, 1951 р.; Ліга арабських держав, 1945 р. – організація арабських країн зі сприяння економічним, політичним та культурним зв'язкам між країнами-учасницями; Асоціація держав Південно-Східної Азії (АСЕАН), куди ввійшли Індонезія, Малайзія, Сінгапур, Таїланд, Філіппіни (1967 р.) та ін.;

– поява глобальних міжнародних організацій, таких як Організація Об'єднаних Націй (ООН), Міжнародний Валютний Фонд (МВФ), Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР) тощо.

Особливістю цього етапу є достатньо високі темпи приросту світового товарообороту і швидше, ніж після Першої світової війни, відновлення як національних економік, так і зовнішньоекономічних зв'язків. Наприклад, за 20 років, починаючи з 1950 р., обсяг світового експорту збільшився майже в 5 разів, а в індустріально розвинутих країнах — у 7,5 рази [98, с. 27].

Значні зміни відбувались і в товарній структурі світового експорту, які знайшли відображення в збільшенні поставок на світовий ринок готової продукції, особливо машин, обладнання транспортних засобів та скорочення експорту сільськогосподарської продукції.

На цей період припадає і посилення позицій ФРН, Японії, Італії та Канади на світових товарних ринках (особливо в експортуванні готової продукції) та зменшення, відповідно, частки США, Великобританії та Франції в світовому експорті. Спостерігається також послаблення позицій країн, що розвиваються, на світовому ринку: їх частка в експорті знизилась з 33,7 % в 1950 р. до 20,6 % у 1970 р.

Ці роки позначені розширенням державного впливу на розвиток зовнішньої торгівлі та поступовим переходом від жорсткого протекціонізму до політики лібералізації зовнішньоекономічних зв'язків. Після Другої світової війни і впродовж 1950-х рр. у більшості індустріально розвинутих країн зберігається і

навіть посилюється централізована державна система регулювання зовнішньої торгівлі, створена ще в довоєнні роки або під час війни. Головне місце серед регуляторів займають розвинуті системи кількісних та валютних обмежень. Рівень митного обкладання відносно високий, однак внаслідок значного коливання курсу валют та широкого застосування адміністративних методів митно-тарифні інструменти перебували на другому плані. Утворення інтеграційних угруповань, митна боротьба між основними експортерами зумовили значне звуження сфери застосування кількісних обмежень і скасування валютних обмежень.

Основним інструментом зовнішньоторговельних політик країн стали митно-тарифні заходи. У період з 1947 по 1967 р. пройшло шість раундів багатосторонніх торговельних переговорів між країнами – членами Генеральної угоди з тарифів та торгівлі (ГАТТ), які були присвячені виключно обговоренню питань зниження митних тарифів. Преференційні митно-тарифні заходи почали широко застосовуватися і в межах інтеграційних угруповань, що динамічно розвиваються – СЕС, АСЕАН, РЕВ.

Сучасний (з початку 1970–х років) етап розвитку міжнародної торгівлі характеризується посиленням міжнародної конкуренції, зміцненням існуючих і появою нових інтеграційних угруповань, індустріалізацією більшості країн, що розвиваються, проблемою заборгованості як цих країн, так і постсоціалістичних (перехідних) економік, розпадом світової соціалістичної системи господарства.

Зростання ролі зовнішньої торгівлі в економіці більшості країн знаходить своє відображення в збільшенні експортної квоти країн – відсоткового відношення вартості експорту до валового внутрішнього продукту.

Зростання цієї квоти пояснюється не тільки поглибленою участю країн у міжнародному поділі праці, але й необхідністю використання зовнішньоекономічних зв'язків для розв'язання внутрішніх економічних проблем [98, с. 29].

Зміни у товарній структурі світової торгівлі, зумовлені науково-технічним прогресом і структурними перетвореннями у виробництві, сприяли таким тенденціям:

- збільшилась питома вага готових виробів і напівфабрикату й відповідно знизилась частка сировинних і продовольчих товарів;

- зросла частка машин, обладнання і транспортних засобів у світовому товарообороті; значно збільшились обсяги експорту автоматичних пристроїв обробки даних, електронних товарів, телекомунікаційного та офісного обладнання;

- інтенсифікувався обмін продукцією інтелектуальної праці (ліцензії, ноу-хау, інжинірингові послуги);

- експорт-імпорт послуг (особливо нових видів консультаційних, банківських, інформаційних, зв'язку, оренди тощо) виокремився у найбільш динамічно зростаючий сектор світової торгівлі.

Сталися певні зміни в географічному розподілі товарних потоків, які були наслідком як політичних, так і економічних змін у світі. Так, за період з 1973 по 2007 р. помітно зменшилася частки у світовому експорті США (з 12,3% до 8,5%) та Європи (з 50,9% до 42,4%). Натомість суттєво зросли частки Китаю (з 1% до 8,9%) та інших провідних східно-азійських країн (з 3,4% до 9,3%). У загальній структурі імпорту прослідковується та сама тенденція – зменшується частка розвинутих країн і зростає частка країн, що розвиваються, передусім Китаю (з 0,9% у 1973 р. до 6,8% у 2007 р.) [3, с.15-17].

Підвищення частки країн, що розвиваються, у світовій торгівлі відбувалось перш за все за рахунок розміщення в цих країнах тих чи інших виробництв фірм індустріально розвинутих країн. Однак це стосується далеко не всіх з даної категорії країн, а лише невеликої групи експортерів нафти та готової продукції. Для більшості країн, що розвиваються, першочерговою залишається проблема обмеження або збереження досягнутого рівня імпорту за умов підвищення його вартості та відсутності достатніх надходжень від експорту.

До інших суттєвих особливостей розвитку міжнародної торгівлі на сучасному етапі слід віднести:

- поширення усталених і довгострокових відносин між постачальниками та покупцями і збільшення питомої ваги внутрішньо фірмових поставок всередині транснаціональних корпорацій; майже 30 % взаємної торгівлі промислово

розвинутих країн припадає на внутрішньо фірмові поставки міжнаціональних корпорацій;

– активізація (починаючи з другої половини 1970–х років) зустрічної торгівлі, що зумовлено як незбалансованістю зовнішньоторговельних розрахунків, так і тенденцією до збільшення в світовому товарообміні частки комплексних і довгострокових зв'язків, які виходять за межі разових комерційних угод; до середини 1980–х років зустрічна торгівля охопила майже 30% обсягу світової торгівлі, а в 1990–х роках досягла 40 % (майже всі країни в торговельній практиці в тій чи іншій формі використовують зустрічні угоди);

– посилення конкуренції між розвинутими країнами. Порівняно з попереднім етапом розвитку міжнародної торгівлі позиції США, Великобританії, Франції та Італії дещо похитнулись порівняно з успіхами Японії, а останнім часом Китаю, на зарубіжних ринках;

– поява тенденції до створення замкнутих економічних просторів, розподіл глобальної системи торгівлі на кілька крупних блоків. У 1990–ті роки значна частка світової торгівлі припадала на торгівлю у межах блоків. Порівняно з міжрегіональною торгівлею подібна торгівля становила переважну частину експорту даного регіону. Найяскравішим прикладом цієї тенденції є регіональна структура торгівлі ЄС: до 70 % торгівлі припадає на взаємні поставки, причому в усіх країнах ЄС цей показник перевищує 50 %. На думку експертів ООН, проблема полягає не в тому, що такі блоки утворюються, а в тому, наскільки всеосяжним буде їх характер і як запобігти їх негативному впливу на систему світової торгівлі.

У сфері регулювання міжнародних торговельно-економічних відносин на сучасному етапі чітко окреслені три домінуючі процеси:

– уніфікація правил торгівлі, яка відбувалась під егідою ГАТТ й інших міжнародних організацій, таких як Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) і Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ).

– лібералізація торговельних режимів у більшості країн, причому не тільки за домовленостями у межах системи ГАТТ/СОТ, а й відповідно до окремих програм за підтримки Міжнародного валютного фонду: Португалія, Іспанія, Туреччина,

Греція, Ізраїль, Корея, Нова Зеландія, Філіппіни, Сінгапур, Пакистан, Аргентина, Бразилія, Чилі, Перу, Уругвай, країни Східної Європи та республіки колишнього СРСР;

– неопротекціонізм: перехід до переважно нетарифних і завуальованих інструментів захисту внутрішнього ринку від іноземної конкуренції. Це пов'язано з тим, що після восьми раундів багатосторонніх переговорів у ГАТТ більшість ставок мита стали конвенційними, більш ліберальними, а отже такими, що не забезпечують необхідний (або бажаний) рівень захисту.

4. МІЖНАРОДНЕ МИТНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО: СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК

4.1 Спроби створення механізму вирішення проблем розвитку міжнародної торгівлі

В часи першої світової війни провідні держави світу дотримувалися політики протекціонізму, повністю відмовившись від принципів вільної торгівлі. Економічна криза 1919–1921 рр., спричинена світовою війною, змушувала переважну більшість країн і далі провадити політику протекціонізму, особливо в сфері торгівлі сільськогосподарської продукції.

Численні спроби створення певного механізму рішення проблем розвитку міжнародної торгівлі в період між Першою та Другою світовими війнами в основному закінчувалися невдачею, що пояснювалося відсутністю загальної бази для досягнення компромісу між інтересами провідних промислово розвинених країн. Великобританія покладалася здебільшого на економічні відносини зі своїми домініонами. США, не втручаючись активно в європейські справи, в той же час нарощували свою присутність в інших частинах світу. Економіки претендуючих на статус великих держав Франції та Італії, де на початку 1920-х рр. відбувся фашистський переворот, довгий час не могли оговтатись від зубожіння та соціальних потрясінь. Економіка ж переможеної Німеччини, знесилена всілякими обмеженнями та репараціями, накладеними переможцями, довгий час не могла конкурувати ні з ким на рівних. СРСР у 1920-х рр. перебував переважно у міжнародній ізоляції, тому мав доволі слабкі зовнішньоекономічні контакти. Таким чином, у 1920 – 1933 рр. було проведено тільки п'ять всесвітніх економічних конференцій: у 1920 р. – в Брюсселі (з фінансових питань і зовнішньої торгівлі); у 1922 р. – в Генуї (по відновленню економіки Європи і послабленню протекціонізму); у 1927 р. – у Женеві (по митному роззброєнню); у 1930 р. – в Женеві (по обмеженню протекціонізму); у 1933 р. – у Лондоні (по стабілізації валют і відміні торгово-політичних обмежень). Спроби багатостороннього регулювання здійснювалися Лігою націй та її економічним комітетом.

Неможливість досягнення домовленостей по економічних проблемах у міжвоєнний період компенсувалася до певної міри картельними і іншими угодами на між-фірмовому рівні.

Митне співробітництво держав починалося з маленьких країн, яким необхідно було кооперувати сили, аби їх економіка могла вижити в умовах економічної кризи, спричиненої світовою війною.

25 липня 1921 р. Бельгія та Люксембург підписали Конвенцію про створення Бельгійсько-Люксембурзького економічного союзу (Union économique belgo-luxembourgeoise – UEBL). Конвенція набувала чинності 1 березня 1922 р. терміном на 50 років. Термін дії угоди автоматично продовжувався на наступні десятиріччя періоди, якщо жодна із сторін не висловлювалась щодо виходу із союзу.

Основу Бельгійсько-Люксембурзького економічного союзу (БЛЕС), відповідно до ст.1 Конвенції, складав Митний союз Бельгії та Люксембурга. Конвенція передбачала ліквідацію митних зборів, кількісного контингентування і інших перешкод в торгівлі між цими країнами, а також встановлення єдиного митного тарифу відносно третіх країн і вільну циркуляцію послуг між Бельгією і Люксембургом. Дві держави розробили заходи щодо регулювання їхньої зовнішньоекономічної діяльності. Спільний митний кордон між державами був ліквідований.

З метою реалізації положень Конвенції були створені такі міжурядові органи як Комітет міністрів, Адміністративна комісія та Митна рада.

Комітет міністрів складався з членів урядів Бельгії та Люксембурга. Він приймав рішення, необхідні для ефективної роботи БЛЕС, узгоджував спільні законодавчі, розпорядчі й адміністративні заходи, мав обговорювати зовнішньоекономічні питання. Також до компетенції Комітету належали встановлення, зміна та скасування єдиних митних зборів.

Адміністративна комісія стежила за виконанням положень Конвенції, забезпечувала постійний зв'язок між урядами двох країн, а також мала готувати рекомендації для Комітету міністрів. Крім того, вона займалася керуванням імпортних, експортних та транзитних квот, установлених БЛЕС.

Митна рада мала забезпечувати єдине керівництво БЛЕС в області єдиних митних зборів і розподілу загальних митних надходжень. БЛЕС гарантував громадянам Бельгії та Люксембурга свободу пересування, проживання і працевлаштування на території двох держав у разі, якщо це не суперечило обмеженням, виробленим Комітетом міністрів на користь громадського порядку і безпеки.

З метою ефективнішого функціонування БЛЕС уряди обох країн узгоджували економічну, фінансову, соціальну і цінову політику.

Міжнародні торговельні і тарифні угоди мали бути єдиними для обох країн. Від імені БЛЕС вони підписувалися Бельгією. Угоди не могли бути підписані, змінені або розірвані без відома уряду Люксембурга. У зовнішньоекономічних зв'язках з третіми країнами Бельгія та Люксембург мали спільно захищати інтереси БЛЕС. У тих країнах, де Люксембург не мав свої консульські представництва, його інтереси представлялися консульствами Бельгії. Співробітники бельгійських дипломатичних представництв, що займалися економічними і торговельними питаннями, мали сприяти Люксембургу в цих областях.

У зв'язку із змінами економічної і політичної обстановки у світі до Конвенції БЛЕС вносилися необхідні поправки і доповнення, які не зачіпали, проте, основних принципів Конвенції 1921 року. Так, наприклад, в травні 1935 р. сторони підписали Конвенцію, що встановлював між країнами спільний режим імпорتنих, експортних і транзитних регламентацій.

У 1930-1932 рр. робилися спроби економічного зближення БЛЕС і Нідерландів. Зокрема, 18 липня 1932 р. Бельгія, Нідерланди і Люксембург підписали Конвенцію, що передбачала стабілізацію з наступною ліквідацією митних зборів у взаємних торгових обігах даних країн. Проте наслідки економічної кризи і тиск низки держав на чолі з Великобританією звели нанівець ці зусилля і положення Конвенції не були реалізовані.

Наступний етап економічного зближення країн Бенілюксу пов'язаний з Другою світовою війною. 21 жовтня 1943 р. еміграційні уряди Бельгії, Нідерландів і Люксембурга, що знаходилися в Лондоні, підписали валютну угоду з метою

регулювання взаємних платежів в післявоєнний період і укріплення економічних стосунків між ними (набула чинності 24 травня 1946 р.). Через рік, 5 вересня 1944 р., уряди трьох країн підписали в Лондоні Митну конвенцію, доповнену і уточнену Протоколом від 14 березня 1947 р., яка набула чинності з 1 січня 1948 р. З цього часу торгівля між країнами Бенілюксу була звільнена від усіх мит, а відносно третіх країн було запроваджено єдиний, найнижчий в Західній Європі зовнішній митний тариф.

На початку 1930-х років існувало декілька проектів об'єднання або зближення різних держав, з яких реалізувався лише один, – укладений 19 березня 1931 року австро-німецький митний союз. Слід зазначити, що уряди Німеччини і Австрії уклали цілу серію угод, що могло привести до поглинання Австрії Німеччиною. Сюди відносяться, зокрема, угоди про уніфікацію правових норм в обох державах, про створення єдиної мережі залізничного транспорту та ін. У той же час створення Австро-німецького торговельного і митного союзу можна розглядати як запізнілу спробу протистояти світовій економічній депресії, що розросталася, перекинувшись з Америки декількома місяцями раніше.

Факт створення Австро-німецького митного союзу, який міг привести до об'єднання двох країн, викликав стурбованість багатьох європейських країн. Франція і Чехословаччина заявили негайний категоричний протест. Більше того, Франція зажадала негайного повернення всіх коротко термінових кредитів з метою змусити Берлін і Відень відмовитися від плану укладення союзу. У травні, коли у віденській пресі з'явилися чутки про масове вилучення французьких вкладів з австрійських банків, вибухнула кредитна криза, що потрясла усю Європу.

Позиція Франції та Чехословаччини посилили недовіру західних держав до політики Німеччини. Італія Муссоліні хворобливо відносилася до будь-яких спроб Німеччини залучити Австрію у свою орбіту, тому італійська дипломатія підтримала плани роз'єднання Берліна і Відня.

Нарешті питання було внесено на розгляд Ради Ліги націй, яка обговорила інцидент про створення Австро-німецького митного союзу на травневій сесії 1931 р. і передала питання на розгляд Гаагського третейського суду. Цей останній 5

вересня 1931 р. 8 голосами проти 7 ухвалив, що проект Австро-німецького митного союзу несумісний із зобов'язаннями, прийнятими Австрією по Женевському протоколу 1922 р. Враховуючи ситуацію, австрійський міністр закордонних справ Шобер ще раніше, 3 вересня, заявив на засіданні Ради Ліги націй про те, що Австрія відмовляється від здійснення митного союзу.

Глобалізація міжнародної господарської діяльності та зростаюча взаємозалежність держав об'єктивно зумовлюють підвищення ролі багатосторонньої координації торговельно-економічних відносин і статусу відповідних міжнародних організацій у системі регулювання міжнародної торгівлі. Багатостороннє регулювання сприяє повнішому використанню переваг міжнародного поділу праці, здійснює вплив на гармонізацію урядових рішень з питань міжнародних торговельно-економічних відносин, не торкаючись національного суверенітету його учасників, але спрямовуючи їх дії на динамічний і справедливий розвиток міжнародної торгівлі.

Робота у цьому напрямку активізувалася ще до закінчення Другої світової війни. Вже заключний акт міжнародної конференції в Бреттон-Вудсі (липень 1944 р.), де були створені Міжнародний валютний фонд (МВФ) і Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), містив рекомендації державам щодо створення світової торговельної організації з метою регулювання міжнародних торговельно-економічних відносин.

Після тривалих переговорів, на конференції у Женеві, у жовтні 1947 р. уряди 23 держав (Австралійської Федерації, Королівства Бельгії, Сполучених Штатів Бразилії, Бірми, Канади, Цейлону, Республіки Чилі, Китайської Республіки, Республіки Куби, Чехословацької Республіки, Французької Республіки, Індії, Лівану, Великого Герцогства Люксембург, Королівства Нідерландів, Нової Зеландії, Королівства Норвегії, Пакистану, Південної Родезії, Сирії, Південно-Африканського Союзу, Сполученого Королівства Великобританії і Північної Ірландії та Сполучених Штатів Америки) розробили пакет торговельних правил, відомих під назвою Генеральна угода про тарифи і торгівлю (ГАТТ). Угода набула чинності з 1 січня 1948 р. Згадані 23 країни стали членами-засновниками ГАТТ

(офіційно сторонами-учасницями), яка організаційно почала діяти як постійна конференція держав-членів. З 1948 до 1994 рр. ГАТТ запроваджувала правила і відіграла провідну роль у світовій торгівлі, визначаючи принципи та правові норми, якими мають керуватися під час торговельних стосунків держави-учасниці.

З початку дії ГАТТ було проведено вісім раундів міжнародних багатосторонніх торговельних переговорів. Більшість із них стосувались в основному зниження тарифів, але на останніх раундах почався процес перегляду, реінтерпретації або розширення статей самої Угоди. Серйозним недоліком системи ГАТТ була відсутність інституційної основи, тобто міжнародної організації як такої. Крім того угоди ГАТТ не носили обов'язкового характеру для країн-учасників. Незважаючи на це активна робота у напрямку зменшення митних перешкод у світовій торгівлі принесла відчутні результати. Так, якщо у 1945 – 1947 рр. середній розмір мита у розвинутих країнах складав 40 – 60 %, а за деякими позиціями сягав 70 – 90 %, то до кінця 1980-х рр. він зменшився до 3 – 5 % [69, с. 18].

Восьмий (Уругвайський) раунд торговельних переговорів виявився найконструктивнішим. Він стартував у 1986 р., а фінішував 15 грудня 1993 р. Уругвайський раунд завершився не тільки зниженням торговельних тарифів, але й включенням до системи ГАТТ нових секторів: торгівлі послугами, текстилем, сільгосппродукцією і товарами інтелектуальної власності, державних закупівель. Були запроваджені важливі зміни до порядку надання торговельних субсидій, здійснення компенсаційних, захисних і антидемпінгових заходів, процедур застосування стандартів і сертифікації товарів, урегулювання торговельних суперечок, механізмів формування загальної торговельної політики. Нарешті, найважливішим стало рішення про створення Світової організації торгівлі (СОТ).

У квітні 1994 року, у Марракеші (Марокко), 123 країни підписали Заключний акт Уругвайського раунду торговельних переговорів і Марракеську декларацію, якою засновувалася Світова організація торгівлі. Переговори в рамках ГАТТ 1947 року були завершені. На сьогоднішній день, ГАТТ 1994 року як угода про торгівлю товарами є однією з основних угод в рамках СОТ. Її доповнюють Генеральна угода

з торгівлі послугами (General Agreement on Trade in Services, GATS) та Угода про торгівельні аспекти прав інтелектуальної власності (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights, TRIPS).

Утворення СОТ стало найбільшою реформою міжнародної торгівлі за період, що минув з кінця Другої світової війни. Цим було завершено формування основного комплексу універсальних договорів системи ГАТТ, що дозволяє говорити про створення нового глобального правового порядку в галузі торговельних, тарифних, митних, інвестиційних та інших сфер міжнародних економічних відносин. Фактично було наново створено організаційний механізм реалізації комплексу угод системи ГАТТ. Тобто, з моменту створення СОТ та підписання комплексу угод і домовленостей у рамках Уругвайського раунду система ГАТТ/СОТ виступає у вигляді торговельно-економічної ООН, де угоди — це правова основа, а СОТ — інституційний механізм забезпечення дії цієї системи [98, с. 343].

Регулювання міжнародної торгівлі в рамках СОТ здійснюється на базі основних правил і принципів, серед яких одним з найважливіших є принцип недискримінації. Він означає, що всі країни-члени СОТ зобов'язані надавати одна одній однаково сприятливі умови. Таким чином, жодна країна не повинна робити винятки для іншої або застосовувати щодо неї дискримінаційний підхід. Принцип недискримінації поділяється на суб-принцип режиму найбільшого сприяння, який застосовується до зовнішніх ринків, та суб-принцип національного режиму, який стосується внутрішнього ринку.

Режим найбільшого сприяння передбачає надання однакових переваг всім країнам в разі надання певної переваги одній країні. Наприклад, держава-член СОТ надає окремій країні, яка не обов'язково є членом СОТ, деякі пільги в торгівлі певною послугою. Зазначена країна повинна згідно режиму найбільшого сприяння встановити щодо інших держав – членів СОТ однаковий пільговий режим. Таким чином викликається мультиплікаторний ефект, який забезпечує поширення пільг, наданих окремій країні, на всі держави – члени, що і сприяє подальшій лібералізації торгівлі. Допускаються також винятки із зазначеного принципу, термін дії яких

обмежений до 10 років та які переглядаються через п'ять років після впровадження з метою перевірки існування умов, що зумовили їхню необхідність.

Національний режим забороняє дискримінацію іноземних товарів та послуг, наприклад, якщо держава субсидіює вітчизняного оферента послуг, тоді право на субсидії повинен також отримати іноземний оферент. Оскільки такі положення стосуються, зокрема, аудіовізуальної продукції, державних університетів, дитячих садків тощо, вони вважаються проблематичними, тому що викликають примусову комерціалізацію певних сфер економіки.

Нарешті, принцип взаємності, зазначає, що країна, яка вступає в СОТ, отримає певні переваги, але і бере на себе певні зобов'язання. В зв'язку з цим важливо також зазначити, що жодна країна “де факто” не може відступити від попередньо взятих на себе зобов'язань в зв'язку з економічними наслідками для неї.

Сьогодні СОТ – це провідна міжнародна економічна організація, членами якої вже є 153 країни, на долю яких припадає близько 97% обсягів світової торгівлі. За останні роки значно розширилася сфера діяльності СОТ, яка на сьогодні далеко виходить за рамки власне торговельних стосунків. СОТ є потужною і впливовою міжнародною структурою, здатною виконувати функції міжнародного економічного регулювання. Членство у СОТ стало на сьогодні практично обов'язковою умовою для будь-якої країни, що прагне інтегруватися у світове господарство.

Проте співробітництво у рамках СОТ не завжди спроможне задовольнити інтереси держав-членів у повному обсязі, через цілу низку проблем: невідповідність законодавчої бази між країнами, незважаючи на необхідність її приведення у відповідність до встановлених вимог перед вступом у СОТ; нерівномірне інституційне забезпечення, зокрема в частині захисту прав інтелектуальної власності; неякісне реформування у сфері цивільного й кримінального права, що є важливим для винесення справедливих рішень суду, арбітражних органів; суперечливі наслідки вступу з огляду на недостатній для адаптації перехідний період; залучення до процесів уніфікації та гармонізації

різних за рівнем економічного, політичного, соціального розвитку країн, а відповідно різних за інтересами, потребами та потенціалом тощо [39]. Тому держави вдаються до співпраці у рамках різноманітних регіональних об'єднань.

Процеси регіоналізації активно проявилися наприкінці ХХ ст. На початку ХХІ ст. мова вже йде про створення міжрегіональних блоків та формування міжконтинентального ринку, що внесе суттєві зміни у формування міжнародних торгових потоків. Щорічний моніторинг, що проводиться СОТ, підтверджує тенденцію до реалізації митних інтересів країн шляхом створення зон вільної торгівлі та митних союзів (відповідно до статті ХХІV ГАТТ), адже це дозволяє забезпечувати інтереси країн як у межах таких альянсів, так і за їхніми межами по відношенню до третіх країн.

У 2008 р. було зареєстровано 227 діючих регіональних торговельних угод, з яких 57 % передбачали створення зони вільної торгівлі, а 6% - створення митного союзу.

Інтеграція країн на європейському континенті є прикладом прагнення країн до об'єднання для їх ефективного існування, активізації взаємної торгівлі, вироблення єдиної політики щодо третіх країн.

На початку 50-х рр. ХХ ст. ішлося лише про створення Європейського об'єднання вугілля і сталі (European Coal and Steel Community, ECSC), заснування в 1951 р. якого означало скасування мита між країнами-членами при перевезенні продукції вугільної та металургійної промисловостей. Згодом відбулися найгостріші дискусії щодо створення митного союзу, оскільки Велика Британія виступала за надання країнам права самостійно визначати митні відносини з третіми країнами. Саме ця країна в 1960 р. була ініціатором створення Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ, European Free Trade Association – EFTA).

Формування єдиної політики митного регулювання зовнішньоторговельних потоків на європейському континенті утвердилося з укладенням Римського договору в 1957 р. Цим було започатковано створення єдиного економічного простору в Європі на основі митного союзу, спрямованого на забезпечення “трьох

свобод”: вільного переміщення товарів, капіталу, осіб між країнами-членами (результатом реалізації яких є свобода підприємницької діяльності). З 1 січня 1959 р. розпочалася планомірна діяльність зі створення митного союзу шляхом зменшення ставок мита, за винятком сільськогосподарської продукції, а в 1968 р. було завершено його формування. Основою митної політики Європейського союзу є Митний кодекс, затверджений Постановою Ради Європейського економічного співтовариства № 2913/92 від 12 жовтня 1992 р. Згідно з Митним кодексом встановлено, що митні правила повинні складатися з цього кодексу та положень законодавства як національного, так і співтовариства, які визначають порядок застосування інших правил. За винятком випадків, передбачених міжнародними конвенціями, або звичайною практикою певного географічного та економічного масштабу, або в межах автономії союзу, митні правила ЄС повинні застосовуватися однаково на всій митній території Співтовариства [65, с. 140]. Нині близько 2/3 зовнішньої торгівлі країн ЄС припадає на його членів.

Європейська асоціація вільної торгівлі нині має укладену з ЄС угоду про Європейський економічний простір (1992 р.), яка набула чинності в 1994 р. Окрім того, було укладено двосторонні угоди між країнами-членами інтеграційних угруповань про імпорт деяких видів сільськогосподарської продукції, а також із 1973 р. чинна угода про вільну торгівлю продукцією промисловості. Завдяки втіленню принципів вільної торгівлі в зовнішньоторговельних відносинах між ЄАВТ та ЄС удалося досягти стабільності торговельних потоків.

Серед найбільш відомих митних альянсів (тобто об'єднання, що мають ознаки зони вільної торгівлі та митного союзу) в інших регіонах світу слід вказати на:

- Раду співробітництва арабських держав Перської Затоки (Gulf Cooperation Council, GCC), країни-члени якої (Саудівська Аравія, Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар та Об'єднані Арабські Емірати) прийняли рішення про створення митного союзу з 1 січня 2003 р., запровадження спільного митного тарифу й урегулювання митного законодавства, визначили умови переміщення товарів між країнами.

- Південноафриканський митний союз (Southern African Customs Union, SACU), до складу якого входять Ботсвана, Лесото, Свaziленд, Південно-Африканська Республіка та Намібія. SACU, зокрема, передбачає спільний митний тариф, переміщення без обмежень товарів, розподіл доходів, отриманих від оподаткування торгівлі, створення належних інституцій (у тому числі Митної Ради), координацію державної політики в промисловості та сільському господарстві. У 2004 р. у митному союзі була прийнята програма п'яти митних ініціатив, у тому числі й запровадження єдиної форми митної декларації та забезпечення електронного обміну даними між митницями країн-членів.

- Зону вільної торгівлі Асоціації країн Південно-Східної Азії (ASEAN Free Trade Area, AFTA). AFTA була утворена внаслідок процесу перемовин між країнами про усунення тарифних та нетарифних бар'єрів із поступовим запровадженням безмитного імпорту до 2010 р. та для нових членів до 2015 р. Сьогодні для більш ніж 20 тисяч тарифних ліній встановлено нульові ставки, на більш ніж 60 % товарів запроваджено нульові ставки мита. Країни ASEAN активно спрощують умови торгівлі не лише в межах альянсу, а й з іншими країнами та альянсами. Внутрішньогрупова торгівля для багатьох країн-членів ASEAN є особливо важливою з огляду на зниження тарифів. У 2006 р. для Лаосу частка торгівлі в межах альянсу становила 80 % завдяки високій частці імпорту (85,2 %); для Сінгапуру – 28,6 % (за експортом – 30,9 %, імпортом – 26,15 %).

- Південноазійська угода про вільну торгівлю (South Asia Free Trade Agreement, SAFTA) Була підписана в 2004 р. та об'єднує Бутан, Пакистан, Індію, Шрі-Ланку, Мальдіви, Бангладеш, Непал, Афганістан. Між країнами запроваджена програма лібералізації торгівлі, за якою в перші роки відбудеться зменшення тарифів на 30 % для найменш розвинених країн, на 20 % для інших країн, встановлено поетапну стратегію скорочення тарифів до 0-5 % (7-10 років) [39].

- Північноамериканська зона вільної торгівлі (North American Free Trade Area, NAFTA) – потужне об'єднання, що включає США, Канаду та Мексику. Договір про NAFTA, зокрема передбачає усунення до 2010 р. всіх тарифів на північноамериканські товари (відповідно до правил NAFTA про походження

товарів); поступове усунення значної кількості нетарифних бар'єрів у торгівлі товарами та послугами; захист північноамериканського ринку від експансії азійських і європейських компаній, що намагаються уникнути обкладання американським митом шляхом реекспорту своїх товарів у США через Мексику.

- Об'єднаний ринок країн південного конусу (Mercado Comun del Cono Sur, МЕРКОСУР), до складу якого входять Аргентина, Бразилія, Парагвай і Уругвай, а в якості асоційованих членів – Чилі, Болівія, Венесуела, Колумбія та Еквадор. З 1 січня 1995 р. МЕРКОСУР перейшов від зони вільної торгівлі до митного союзу. У внутрішній торгівлі для всіх учасників вводиться єдиний зовнішній митний тариф на продукцію, яка завозиться з третіх країн (ставка імпорتنих мит для різних товарів коливається від 0 до 20%).

4.2 Співробітництво у сфері митної діяльності в рамках Всесвітньої митної організації

Співробітництво у сфері митної діяльності в рамках Всесвітньої митної організації. Діяльність міжнародних організацій зі спрощення та уніфікації методів регулювання зовнішньої торгівлі супроводжувалася розширенням міжнародного співробітництва у сфері митної діяльності, спрямованого на вирішення таких завдань як уніфікація діяльності митних органів з метою полегшення міжнародної торгівлі; прискорення товарообігу при забезпеченні в повному обсязі контрольних, фіскальних і правоохоронних функцій; удосконалення механізму здійснення митних операцій [73, с. 91].

Історія сучасного міжнародного митного співробітництва веде свій відлік з 12 вересня 1947 р. Саме цього дня з ініціативи 13 урядів західноєвропейських держав, що входили до складу Комітету європейського економічного співробітництва, дали згоду на створення Робочої групи, яка б досліджувала можливість створення одного чи декількох європейських митних союзів, заснованих на принципах ГАТТ. Результатом роботи цих двох комітетів стало підписання 15 грудня 1950 р. у Брюсселі двох конвенцій — Конвенції по номенклатурі для класифікації митних тарифів і Конвенції по оцінці товарів у митних цілях. Тоді ж був підписаний установчий документ першої спеціалізованої міжнародної митної організації — Конвенція про створення Ради митного співробітництва (РМС), що набула чинності 4 листопада 1952 р. У 1994 році РМС було перейменовано у Всесвітню митну організацію (ВМО). Ключовими функціями даної організації, закріпленими в нормах ст. 3 Конвенції про створення РМС, є:

- вивчення всіх питань, що стосуються митного співробітництва, якому договірні сторони погодилися сприяти згідно з основними цілями Конвенції;
- вивчення технічних аспектів митних систем, так само як і пов'язаних з ними економічних чинників, з метою запропонування членам ВМО практичних засобів досягнення якомога вищого рівня погодженості та однаковості;

- підготовка проектів конвенцій і поправок до них, а також внесення рекомендацій щодо їх прийняття зацікавленими сторонами;
- розробка рекомендацій, що забезпечують однакове тлумачення і застосування конвенцій, укладених як в результаті роботи ВМО, так і конвенцій, що стосуються номенклатури для класифікації товарів у митних тарифах і оцінки товарів у митних цілях, підготовлених Групою по вивченню можливості створення Європейського Митного Союзу;
- розробка примирливих рекомендацій для вирішення спорів по тлумаченню і застосуванню конвенцій;
- забезпечення розповсюдження інформації, що стосується митного регулювання і процедур;
- подання зацікавленим урядам за своєю ініціативою або за їх проханням інформації або порад по митних справах згідно з основною метою;
- співробітництво з іншими міжурядовими організаціями з питань, що входять до компетенції РМС [47, с. 4–5].

За всю історію існування РМС (ВМО) її членами стали більше 170 митних служб світу, які контролюють майже 98% міжнародної торгівлі. Вона стала справжнім штабом співробітництва держав і міжнародних організацій у тому, що стосується правотворчої й правозастосовної діяльності в сфері міжнародних відносин в частині митних справ держав. Організацією розробляються і подаються державам-членам пропозиції і рекомендації, які стосуються різноманітних напрямів їхньої діяльності у митній справі, здійснюється підготовка проектів конвенцій і поправок до вже діючих конвенцій з митних питань, здійснюється співробітництво з іншими міжурядовими організаціями з питань, що входять до її компетенції тощо. В наш час ВМО координує роботу національних митних служб в рамках існуючих багатосторонніх договорів в цій області (близько 20 договорів, більша частина яких прийнята саме під егідою ВМО), близько 50 рекомендацій і десятків технічних норм з різних митних питань [47, с. 6].

З початку 1950-х рр. РМС відіграв провідну роль у виробленні й встановленні єдиних правил визначення митної вартості та класифікації товарів у

(зокрема, у розробці Брюссельської митної номенклатури, а потім Гармонізованої системи опису і кодування товарів), що відкрило шляхи для створення регіональних митних союзів, зокрема Європейського економічного співтовариства. В наступному десятилітті ВМО доклало багато зусиль для закладення міцних правових основ для двостороннього співробітництва держав у боротьбі з порушеннями митних правил та контрабанди.

У 1970-ті рр. настала черга встановлення загальних стандартів митних процедур, які знайшли своє відображення у Міжнародній конвенції зі спрощення та гармонізації митних процедур (Кіотська конвенція), що була прийнята в 1973 р. (переглянута в 1999 р.). Вона включає в себе декілька основних принципів: прозорість та передбачуваність операцій митного контролю; стандартизацію та спрощення митних декларацій та супровідних документів; спрощені процедури для уповноважених операторів; максимальне використання інформаційних технологій; мінімально необхідний митний контроль при дотриманні митних правил; застосування процедур митного контролю, заснованих на аналізі ризиків та аудиту; проведення сумісних операцій за участю інших прикордонних служб; партнерство з приватним сектором. Конвенція також передбачає дійові міри по спрощенню процедур торгівлі та ефективному контролю, а також містить нові обов'язкові вимоги щодо їх застосування. Конвенцію, з одного боку, спрямовано на стимулювання зовнішньоторговельної діяльності шляхом спрощення та прискорення митних процедур, а з іншого боку – на те щоб такі прискорення та спрощення не призвели до нівелювання інтересів держави та суспільства. Кіотська конвенція є базою для уніфікації митного законодавства різних країн [73, с. 93].

Крім цього було розроблено ще низку угод, спрямованих на оптимізацію діяльності митних органів, зокрема: Міжнародну конвенцію про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробіська конвенція, 1977 р.); Конвенцію про карнет АТА та Конвенцію щодо тимчасового ввезення (Стамбульська конвенція), що регулюють свободу пересування через кордони та тимчасове ввезення товарів на митну територію, звільняючи від сплати податків та мита; Декларацію з

професійної етики (Декларація Аруша), прийняту в 1993 та переглянуту в 2003 році, що містить низку основних положень щодо просування принципів професійної етики та боротьби з корупцією в митній сфері.

Кінець XX – початок XIX століття ознаменувався широким запровадженням новітніх інформаційних технологій в митну сферу. ВМО було прийнято низку міжнародних актів, спрямованих на створення нових митних процедур, які інтегрують ці технології. Найбільш яскравим прикладом цього є система «Електронна митниця».

Пошук оптимального балансу між сприянням міжнародній торгівлі та забезпеченням боротьби з митними правопорушеннями призвів до підписання у червні 2005 р. представниками митних організацій усіх держав-членів ВМО Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі (Рамкові стандарти ВМО) – пакету з декількох взаємопов'язаних документів, що узагальнюють прогресивну практику та досвід країн, насамперед США та ЄС, митні адміністрації яких якнайповніше відповідають потребам сьогодення, окреслюють шляхи подальшого розвитку митних адміністрацій, основними з яких є: вдосконалення міжнародного митного співробітництва; налагодження співпраці з діловими колами; збільшення повноважень митних адміністрацій у правоохоронній сфері; застосування методів вибіркової та аналізу ризиків; підвищення ролі аналітичної та розвідувальної роботи; комп'ютеризація; використання більш досконалих технічних засобів митного контролю [73, с. 94]. Рамкові стандарти є унікальним інструментом, який дозволяє перейти на нові принципи безпеки міжнародної торгівлі і закладає базові основи принципово нового підходу до методів роботи й співробітництва митних служб та ділових кіл. Вони, крім іншого, являють собою найважливіший елемент роботи з нарощування потенціалу митних служб й виконання необхідних законотворчих функцій.

Рамкові Стандарти спрямовані на досягнення таких цілей:

- запровадження стандартів, які забезпечують безпеку та спрощення міжнародного торговельного ланцюга постачання на глобальному рівні, для створення безпечного і передбачуваного характеру міжнародної торгівлі.

- забезпечення інтегрованого управління міжнародним торговельним ланцюгом постачання з використанням будь-яких видів транспорту.
- посилення ролі, функції та спроможностей митних адміністрацій для досягнення відповідності з викликами та можливостями XXI сторіччя.
- зміцнення співробітництва між митними адміністраціями для вдосконалення їх спроможностей у виявленні ризикованих вантажів.
- посилення співпраці між митними адміністраціями та бізнесом.
- сприяння у прискоренні переміщення товарів безпечними міжнародними торговельними ланцюгами постачання [82].

Рамкові Стандарти включають чотири основних елемента. По-перше, вони гармонізують інформаційні вимоги до попередніх електронних повідомлень про імпорتنі, експортні та транзитні вантажі. По-друге, кожна країна, що приєдналася до Рамкових Стандартів, бере на себе зобов'язання послідовно застосовувати методи управління і оцінки ризиків для протидії тероризму та іншим загрозам безпеки. По-третє, Рамкові Стандарти передбачають, що у разі обґрунтованого звернення приймаючої сторони, яке базується на методології аналізу ризиків, відправляюча сторона забезпечить здійснення контролю підозрілих контейнерів з використанням відповідного обладнання, наприклад, рентгенівських апаратів та детекторів випромінювання. По-четверте, Рамкові Стандарти визначають винагороди, які будуть надані митними адміністраціями тим операторам міжнародної торгівлі, що відповідатимуть мінімальним стандартам і вимогам забезпечення безпеки міжнародного торговельного ланцюга постачання [82].

Якщо Рамкові стандарти будуть запроваджені в тому обсязі, в якому передбачили їх розробники, то може бути утворена така модель діяльності митних адміністрацій країн – учасниць ВМО:

1. Усі чи переважна більшість митних адміністрацій матимуть подібну організаційно-функціональну структуру. Вони використовуватимуть у своїй діяльності уніфіковані форми та методи, що базуватимуться на однакових підходах до управління, оцінки ризиків.

2. Функціонуватиме єдина митна інформаційна система, доступ до якої матимуть митні адміністрації всіх держав. Ця система буде інтегрована в більш загальну, глобальну торгову та платіжну систему.

3. Використання системи електронного декларування дозволить інформації щодо кожної міжнародної торговельної угоди своєчасно надходити в митну інформаційну систему. Дана інформація матиме статус електронної митної декларації.

4. Електронні митні декларації використовуватимуться митними адміністраціями держави відправника, транзиту та отримання товару, в результаті чого вони матимуть попередню інформацію щодо всіх вантажів, їх характеру і строків відправлення (прибуття). Це дозволить на ранньому етапі виявляти вантажі групи підвищеного ризику.

5. За уніфікованими критеріями, з урахуванням єдиної системи аналізу ризиків буде відбуватись автоматичний відбір вантажів, стосовно яких проведення митного огляду має бути обов'язковим або поглибленим.

6. Митні адміністрації активно використовуватимуть технології неінтрузивного (неруйнівного) митного огляду відповідно до оцінки ризиків.

7. Діяльність митних адміністрацій буде пов'язана з діяльністю міжнародної системи уповноважених економічних операторів (Authorized Economic Operator), тобто суб'єктів ЗЕД, чия діяльність визнана митними адміністраціями як така, що відповідає нормам ВМО чи стандартам забезпечення безпеки міжнародного торговельного ланцюга постачання товарів.

8. Функціонування єдиної митної інформаційної системи буде забезпечуватись не тільки митними адміністраціями, а й уповноваженими економічними операторами.

9. Уповноважені економічні оператори будуть активними учасниками митних процедур та забезпечуватимуть у межах своїх повноважень дотримання митного законодавства [78, с. 143].

Кризові явища у світовій економіці, що яскраво проявилися з 2008 р., спричинили посилення протекціоністських тенденцій у торговельній політиці

багатьох держав. Навіть найбільш розвинуті країни попри власні зобов'язання уникати протекціоністських заходів, вдалися до кроків, спрямованих на обмеження торгівлі за рахунок інших країн. Наприклад, Росія підвищила тарифи на вживані автомобілі, а Еквадор підвищив тарифи на більш як 900 позицій. Нетарифні заходи включають запровадження Аргентиною вимог щодо неавтоматичного ліцензування для запчастин для автомобілів, текстильних виробів, телевізорів, іграшок, взуття та товарів зі шкіри та вимоги Індонезії про те, лише п'ять портів та певні міжнародні аеропорти можуть бути пунктами ввезення певних об'єктів імпорту (в тому числі предметів готового одягу, взуття, іграшок, електроніки, продовольчих товарів та напоїв). У деяких країнах підвищення вимог стандартів сповільнило надходження імпорту. Наприклад, Індія запровадила заборону на імпорт іграшок з Китаю, а Китай запровадив заборону на імпорт свинини з Ірландії і відмовився від деяких видів шоколаду з Бельгії, від брендів з Італії, соусу з Великої Британії, яєць з Нідерландів і молочних продуктів з Іспанії.

Європейський Союз оголосив про нові експортні дотації на масло, сири та сухе молоко. Менш помітним залишилося збільшення Китаєм та Індією відшкодування своїм експортерам за системою зворотного мита і, хоча дотаційна складова тут є дискусійною, вибір часу для цих заходів викликає запитання. Субсидії, запропоновані для автомобільної промисловості, набули більшого поширення, досягнувши 48 млрд. доларів США, в основному в країнах з високими доходами (42,7 млрд. доларів США). Додатково до прямої субсидії, виділеної США у розмірі 17,4 млрд. доларів США на адресу своїх трьох національних компаній, Аргентина, Бразилія, Велика Британія, Італія, Канада, Китай, Німеччина, Франція і Швеція також надали прямі або непрямі субсидії – і це стосується також підтримки Австралією своїм автомобільним дилерам та допомогу Південної Кореї та Португалії їхнім постачальникам комплектуючих і запчастин.

При цьому у застосуванні протекціоністських заходах спостерігається певна тенденція. Так, більш розвинуті країни використовують переважно субсидії експортерам, а не бар'єри на кордоні, тоді як країни, що розвиваються

застосовують усі види захисту, передусім збільшення імпортного мита (49 % усього пакету захисних заходів) [21].

На думку ВМО, застосування окремих нетарифних заходів (приміром, підвищення кількості фізичних оглядів товарних партій) аж ніяк не сприяє активізації міжнародної торгівлі, що набуває особливої актуальності в епоху зниження обсягів міжнародного товарообігу, обумовленого фінансовою кризою. У цих обставинах ВМО розробило нову стратегію спрямовану на активізацію транснаціонального товарообміну, через спрощення митних процедур, відмову від невимушених фізичних перевірок товарних партій і скорочення операційних витрат, що припадають на частку торгових операторів. Пакет вироблених ВМО антикризових заходів включає, зокрема, рекомендації національним митним адміністраціям стосовно принципів роботи в умовах кризи [47, с. 7–8]:

1. Активне використання системи аналізу та управління ризиками й інших інструментів, покликаних спростити принципи міжнародної торгівлі – ВМО рекомендує митним адміністраціям впровадити або більш активно застосовувати системи аналізу та управління ризиками й інші сучасні інструменти, покликані спростити принципи міжнародної торгівлі, при проведенні процедур митного контролю, що дозволить підвищити їх ефективність і одночасно із цим буде сприяти підвищенню швидкості транскордонного товарообігу. Зокрема, ВМО закликає митні адміністрації застосовувати методи контролю в обсязі, пропорційному кількості товарів, які переміщуються на сьогоднішній день, що дозволить уникнути зайвого адміністративного тиску на законослухняних торгових операторів. Таким чином, національні адміністрації повинні зосередити свою увагу на злочинах, пов'язаних з порушенням митних правил, а також діяльності, що становить загрозу суспільній безпеці а не ставати інструментом розв'язання завдань, обумовлених політикою протекціонізму.

2. Підвищення ефективності двосторонньої взаємодії митних служб – ВМО пропонує національним митним адміністраціям підвищити рівень інформаційного обміну, що також буде сприяти спрощенню міжнародної торгівлі.

3. Тісна взаємодія з національними міністерствами, що визначають політику в сфері торгівлі – ВМО рекомендує митним адміністраціям проводити консультації з державними органами, уповноваженими в сфері економічної політики, з питань, пов'язаних з оподаткуванням та інвестиціями.

4. Співпраця з торговими операторами – ВМО пропонує митним адміністраціям встановлювати робочі контакти із законослухняними учасниками зовнішньоекономічної діяльності з метою забезпечення своєчасного інформаційного обміну і прискорення виконання необхідних процедур, що дозволить гарантувати безперервну роботу міжнародного ланцюга поставки товарів. Основним елементом даного співробітництва є використання програм «уповноважених економічних операторів» (УЕО), відповідно до якої економічні оператори, діяльність яких відповідає визначеному набору критеріїв, одержують певні переваги, наприклад, оформляються в прискореному режимі.

5. Комплексне управління кордоном – ВМО рекомендує національним митним адміністраціям координувати свою діяльність з іншими державними органами, уповноваженими в сфері адміністрування кордону, для більш ефективної гармонізації і спрощення процедур.

6. Відстрочення платежів – ВМО пропонує національним адміністраціям застосувати підхід, відповідно до якого законослухняні економічні оператори одержували б відстрочку у сплати митних платежів або ж вносили їх через певний час після випуску товарів у вільний обіг.

7. Гнучкий підхід у роботі з гарантіями (забезпеченням), що надаються – ВМО рекомендує митним адміністраціям розглянути доцільність застосування гнучкого підходу при встановленні критеріїв для лімітів банківських гарантій на час поточної фінансової кризи.

5. СУЧАСНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

5.1 Теоретико-конституційні аспекти митного регулювання в контексті інтеграції та глобалізації

Одним з найбільш помітних феноменів міжнародного рівня ХХ ст. став розвиток інтеграційних процесів та глобалізації суспільства. В результаті чого спостерігається виникнення в різних частинах світу нових за своєю правовою природою утворень, що формуються на зламі як національного, так і міжнародного права. Самим активним серед інтеграційних утворень, безперечно, є Європейський Союз, що слугує прикладом утворення сучасного митного союзу. З підписання у 1957 році Римського договору утворення митного союзу стало першочерговим завданням для ЄС, яке завершилось у 1968 році.

На сьогодні у науковій літературі цьому питанню присвячено багато праць. Але в умовах глобалізації світової економіки, приєднання України до Світової організації торгівлі та подальші її прагнення до євроінтеграції, суттєво зростає роль і значення митного регулювання як елемента державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності, митної політики як складової державної політики в цілому [1].

Не беручи до уваги критику антиглобалістів, варто зазначити, що розвиток взаємної торгівлі є безперечною перевагою і більшість країн світу це усвідомлює. Але це ставить перед країнами вкрай важливе і необхідне завдання – створити єдині стандарти митного регулювання міжнародної торгівлі. ГАТТ/СОТ, ВМО та інші авторитетні міжнародні організації формують єдині міжнародні стандарти і норми, які суверенні держави не можуть не враховувати при формуванні національного законодавства у сфері зовнішньоторговельного та митного регулювання, навіть якщо вони і не є членами даних організацій. Тому, одним з напрямків вдосконалення митного регулювання є уніфікація національного

митного законодавства відповідно до загальних стандартів міжнародного митного права.

Розглядаючи механізм взаємодії національного законодавства і міжнародного права з питань митного регулювання необхідно звернутися до Конституції України, Митного кодексу України та інших нормативно-правових актів як національних, так і міжнародних.

Згідно статті 1 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» «Митне регулювання – регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та митних зборів, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України». Тут варто вказати, що і законотворці, і науковці не мають одностайної позиції і пропонують уточнення цього поняття.

Тому для кращого розуміння правової природи даного поняття варто розглянути його крізь призму окреслених у статті 4 Митного кодексу України принципів митного регулювання, а саме: виключної юрисдикції України на її митній території; виключної компетенції митних органів України щодо здійснення митної справи; законності; єдиного порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України; системності; ефективності; додержання прав та охоронюваних законом інтересів фізичних та юридичних осіб; гласності та прозорості.

1. Принцип виключної юрисдикції України на її митній території. Він проявляється у тому, що Україна відповідно до міжнародно-правових стандартів та потреб самостійно визначає свою митну політику й послідовно проводить її у національному законодавстві і практичній діяльності митних органів. Митне регулювання на території України здійснюється законами України, Єдиним митним тарифом України та чинними міжнародними договорами України. Україна вправі вступати в митні союзи із іншими державами та брати участь у діяльності міжнародних організацій з митної справи. Конституція України закріпила конституційні основи митної справи України і чітко визначила головні засади митної політики як складової державної політики України. Зокрема, ст. 18 зазначає, що зовнішньополітична діяльність України спрямована на забезпечення її

національних інтересів і безпеки шляхом підтримання мирного і взаємного співробітництва з членами міжнародного співтовариства за загальновизнаними принципами і нормами міжнародного права; ст. 85 визначає Верховну Раду України як державний орган, що визначає засади внутрішньої і зовнішньої політики держави; п. 9 ст. 92 регламентує, що виключно законами України визначаються засади зовнішніх зносин, зовнішньоекономічної діяльності та митної справи; а п. 8 ст. 116 визначає Кабінет Міністрів України як орган, що організовує і забезпечує здійснення зовнішньоекономічної діяльності України, митної справи. Головним і центральним органом, що забезпечує впровадження у життя державної митної політики, організовує функціонування митної системи та несе відповідальність за її стан є Державна митна служба України. При регулюванні митної справи враховуються її міжнародні стандарти і практика, зобов'язання України в зовнішньоекономічній сфері, потреби забезпечення законних прав та інтересів громадян і розвиток економіки.

2. Принцип виключної компетенції митних органів України щодо здійснення митної справи проявляється у наявності власної митної системи, власних митних органів, встановленні засад їх взаємодії з іншими державними органами. Чинним законодавством України визначено повноваження кожного митного органу та їх співробітників. Виходити за визначені межі ніхто не може. Разом у тим митні органи тісно співпрацюють із митними органами інших держав. Вони виконують з ними спільні функції та завдання, що є основою для такого співробітництва.

3. Принцип законності, що є загальним принципом діяльності всіх посадових осіб та державних органів. У цьому аспекті законність — це додержання і виконання норм права (законів) органами держави, посадовими особами, тобто здійснення ними правомірних дій. У разі, коли норма права (закон) приписує учасникам суспільних відносин здійснювати певні дії, законність виявлятиметься в точному виконанні норм права (законів); якщо норма права (закон) забороняє здійснювати певні дії, законність означатиме утримання від здійснення таких дій; якщо закон (норма права) надає суб'єктам суспільних відносин право здійснювати за своїм розсудом певні дії, законність диктуватиме неможливість виходу за її

межі. Законність завжди означає відповідність поведінки суб'єктів суспільних відносин нормі права (закону). Вона є певною мірою синонімом правомірної поведінки.

4. Принцип єдиного порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України. Цей порядок відображає загальноприйняті у світі режими і національні особливості. Згідно зі статтею 3 Митного кодексу України «митна справа є складовою зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності України. У митній справі Україна додержується визнаних у міжнародних відносинах систем класифікації та кодування товарів, єдиної форми декларування експорту та імпорту товарів, митної інформації, інших міжнародних норм і стандартів».

Розглядаючи цей принцип варто звернутися до конституційних положень, що містять цілий ряд базисних норм. Так, згідно зі статтею 9 «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України». Аналіз більшості конституцій європейських країн свідчить про наявність схожих положень щодо чинності норм міжнародного права та ратифікованих міжнародних договорів на їх території. Так стаття 23 Конституції Німеччини наголошує, що «загальновизнані норми міжнародного права є складовою частиною федерального права. Вони мають перевагу перед законами і породжують права і обов'язки безпосередньо для осіб, що мешкають на території Федерації»; стаття 96 Конституції Іспанії вказує, що «міжнародні договори, що укладені у відповідності з встановленими вимогами, стають після їх публікації в Іспанії складовою частиною внутрішнього законодавства». Аналогічні положення містять Конституція Литви (ст. 135), Конституція Нідерландів (ст. 93), Конституція Польщі (ст. 87), Конституція Португалії (ст. 8), Конституції Франції (Розділ VI), Конституції Чехії (ст. 10) тощо. Крім того більшість європейських конституцій країн містять положення щодо можливості вступу в союз з іншими державами та передачу частини своїх повноважень міжнародною угодою Європейському співтовариству (ст. 7 Конституції Словачії, ст. 78-2 Конституції Франції та ін.).

Отже, дані положення є беззаперечною основою для ратифікації міжнародних Конвенцій та подальшої уніфікації порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон.

5. Принцип системності полягає у структурі митної справи, структурі митних органів та їх взаємозалежності, етапах митного оформлення і його наслідках, підборі кадрів тощо. І цей принцип є необхідною умовою для подальшої інтеграції України, оскільки чим досконаліша система, тим простішим і чіткішим буде механізм реалізації поставлених перед нею завдань. Так, наприклад, найважливішою умовою функціонування митного союзу є наявність системи органів (інститутів), здатних приймати обов'язкові для країн-учасниць рішення в рамках своєї юрисдикції, які, при цьому, володіють певною незалежністю від національних владних структур. Особливе місце в цій системі повинен займати судовий орган, що виконує функції вирішення спорів між державами, органами (інститутами) митного союзу і приватними особами. При цьому, для ефективного функціонування митного союзу необхідно формування системи юрисдикційного захисту правових норм, прийнятих органами (інститутами) митного союзу [70, 9].

6. Принцип ефективності, який перетинається із принципом доцільності. Митна справа в усіх країнах є виключною монополією держави, що означає виключне право держави на розробку засад митної політики та механізму її здійснення і забезпечення виконання, таким чином, функцій держави. Якщо діяльність державного інституту є неефективною, то виникає слушне питання про його доцільність.

7. Принцип додержання прав та охоронюваних законом інтересів фізичних та юридичних осіб. Він має пріоритет над іншими і є відображенням вимог ст. 3 Конституції України, яка вказує, що права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави і відповідальність держави перед людиною за свою діяльність, а будь-які обмеження права на звернення взагалі суперечать Конституції України. Це обумовлено тим, що: по перше, кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і

службових осіб, незалежно від того, стосується це службових чи особистих інтересів особи (ст. 55 Конституції України); по-друге, громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом (ст.ст. 21 і 24 КУ); по-третє, право на звернення гарантується усім і не може бути обмежене в умовах воєнного або надзвичайного стану (ст.ст. 40 і 64 КУ). Усі мають право на рівний захист законом.

8. Принцип гласності та прозорості. Сутність принципу гласності полягає у відкритості, прозорості і публічності організації та діяльності органів державної влади та їх службових та посадових осіб, доступності інформації про їх діяльність. Відповідно до Принципів Європейського адміністративного простору принцип відкритості і прозорості розуміється як відкритість на протипагу секретності; прозорість на протипагу дискретності; винятковість конфіденційного та секретного характеру діяльності органів публічної влади; набрання законної сили лише після опублікування; підлеглість публічних адміністрацій зовнішньому контролю; обов'язкове обґрунтування та наведення підстав прийнятого рішення особі, чії права або законні інтереси зачіпаються з його прийняттям [3, 277].

Митна політика та митна справа є відкритою. Але у той же час не всі суто професійні аспекти діяльності митних органів повинні стати загальнодоступними. Митні органи інформують громадськість про свою діяльність та її наслідки, виявлені порушення та вжиті відповідні заходи тощо.

Гласність діяльності виконавчих органів влади завжди була і залишається найбільш гострою проблемою, оскільки вони найбільш схильні до закритості та бюрократії і відірвані від потреб населення. У сучасних демократичних державах доступ громадськості до інформації державного значення забезпечується у два способи: заборону цензури і створення механізму отримання офіційних документів. Провідна роль у забезпеченості поінформованості населення належить відповідним пресслужбам, які мають забезпечувати прямі та зворотні потоки між органами виконавчої влади і громадянами. Отже, законодавче регулювання принципів прозорості та гласності – це складний і динамічний процес.

Розуміючи важливе значення міжнародно-правових принципів і норм щодо митного союзу, що містяться у ст. XXIV Генеральної угоди з тарифів і торгівлі, необхідно визнати, що вони формулюють лише необхідний мінімум ознак митного союзу як форми економічної інтеграції держав. Для практичної реалізації цілей митного союзу недостатньо ліквідації тарифних і нетарифних бар'єрів у внутрішній торгівлі та встановлення однакових митних тарифів щодо товарів з третіх країн. Функціонування митного союзу припускає також формування спільної митної політики і механізму її реалізації, гармонізацію правових норм в галузі митної регулювання, застосування загальних правил в області непрямого оподаткування і в інших пов'язаних з товарообігом сферах [70, 9].

Багато питань залишається відкритими у відносинах між Україною та Європейським Союзом. Але варто відзначити, що Україна з самого початку обрала більш повільний варіант інтеграції – угоду про партнерство та співробітництво, тоді як більшість країн Європи пішли шляхом укладання угод про асоційоване членство в ЄС. Важливим фактором залишається і те, що ЄС – самий чисельний і високорозвинений митної союз в світовій історії. А накопичений при його створенні та розвитку досвід відіграє величезну роль і цінність для всіх країн, що приймають участь в інтеграційних процесах на пострадянському просторі.

Економічний потенціал України можна розглядати в контексті можливостей і переваг єдиної митної та економічної території, він може стати основою для формування спільного інтеграційного інтересу. А становлення економічного простору може залежати від ступеню впливу інтеграційного об'єднання на суверенітет держав. І хоча наднаціональність та суверенітет можуть знаходитися у різних площинах, а взаємодіяти лише по окремим напрямам того чи іншого регіонального чи наднаціонального об'єднання; передача частини повноважень в компетенцію загального органу не означає втрату державою свого суверенітету.

5.2 Методологічні основи формування іміджу української митниці в офіційній пресі (на прикладі контент-аналізу газет «Голос України» та «Урядовий кур'єр» дореволюційного часу)

Державна митна служба України (надалі – (українська) митниця) як соціальний інститут виступає не лише у вигляді сукупності «правил і стандартизованих моделей поведінки» [10, с. 248], але й в якості процесу, за умовами якого «соціальні дії стають впорядкованими в стійкі соціально-структурні особливості» [10, с. 248]. Те, що в силу цього дослідження (історичних) особливостей розвитку української митниці не може ігнорувати різноманітні соціально-політичні аспекти контексту її функціонування, вже давно є загальним місцем відповідного корпусу наукових праць.

У той же час, розуміння того, що митниця інтегрована в політичну систему й є її невід'ємною частиною, призвело до практики надмірно жорсткої прив'язки її історії до тих чи інших політичних подій. З поля зору дослідників часто випадає той факт, що, принаймні, частина трансформацій у діяльності митниці може розумітися як результат зворотної дії на неї того більш загального комплексу уявлень про стосунки, що постійно повторюються і відтворюються, який може бути названий контекстом її виправдання.

Відмінною рисою контексту функціонування є умоглядність інформації про нього, оскільки знання про каузальні взаємозв'язки між певними подіями усередині та поза соціальним інститутом митниці є знанням, в першу чергу, обізнаних експертів, а тому знанням – мало не езотеричним і таким, що не відтворюється й не перевіряється.

Парадоксальним чином, але рівень інформованості про контекст виправдання митниці, її, грубо кажучи, соціального іміджу, відтворює й навіть посилює, радикалізує істотну характеристику попереднього контексту. За тим лише виключенням, що тепер носіями чи, точніше, інформантами відповідного знання є всі громадяни, як ті, що стикалися з митницею, так і ті, що не мали можливості

спостерігати її у дії. У цих умовах тотального (повсякденного) знання ніхто не може позиціонувати себе в статусі володаря і/або носія справжнього (наукового) знання про соціальне сприйняття митниці.

Отже, актуальною виглядає будь-яка спроба методологічного аналізу дослідження процесів формування та історичного розвитку іміджу української митниці у зв'язку з її визначальними соціальними і політичними обставинами у рамках існуючої політичної системи.

Звідси, метою цієї статті є розробка основ відповідного алгоритму, що дозволяє провести контент-аналіз висвітлення діяльності митниці у владному дискурсі. Репрезентантами останнього виступають газети «Голос України» і «Урядовий кур'єр», друковані видання Верховної Ради і Кабінету Міністрів відповідно.

Вихідною посилкою при цьому виступає уявлення, згідно з яким переважна більшість значимих подій, що визначають розвиток української митниці, є своєрідною результуючою ліній напруженості законодавчої і виконавчої гілок влади. Більше того, вони, так чи інакше, знаходять своє відображення в їх друкарських органах. Тому контент-аналіз «Голосу України» та «Урядового кур'єра» дозволяє сподіватися не лише на виявлення всіх релевантних подій і причин напруженості, але й на реконструкцію іміджу митниці, того іміджу, що утворюється всіма цими обставинами, й одночасно того, що виступає, принаймні, частково, їх причиною.

Декілька слів слід сказати про придатність контент-аналіза для цілей цієї роботи. Шуканий збіг виявляється вже на рівні (поширених) уявлень про контент-аналіз. Якщо відштовхуватися від концентрованого вираження останніх, то на прикладі однієї з останніх спроб визначити контент-аналіз (у найбільш загальному вигляді) легко помітити доцільність цього методу у справі деконструкції складових історично і владним чином конструйованого іміджу української митниці.

Так, Дж. Шапіро і Дж. Маркофф вважають, що «найкращим [сьогодні] чином контент-аналіз визначається як будь-яке методичне вимірювання, що застосовується до тексту (чи до іншого символічного матеріалу) в цілях соціальних

наук... Цей термін відноситься до будь-якої систематичної редукції текстового потоку (чи інших символів) до стандартного набору символів, що піддаються статистичній обробці, представляють присутність, інтенсивність або частоту певних характеристик, релевантних соціальних наукам» [116, р. 14].

Уже з цього визначення витікає, що «відображення нечислових артефактів в матрицю статистично оброблюваних символів» означає, що «контент-аналіз включає вимір, а не "аналіз" в звичайному сенсі цього слова» [113, р. 2697]. Хоча іноді можливість у процесі контент-аналізування на підставі явного змісту «робити висновки відносно читача – реального або уявного» (або щодо аудиторії) кваліфікується в якості здійснення «стрибків до висновків, які просто не можуть бути підтвержені текстом» [104, р. 49], більшість дослідників, все ж, дотримується прямо протилежної думки.

Як дотепно помітила С. Рейнхарц, єдине обмеження в цьому випадку – «це уява дослідника» [112, р. 146], що знайшло своє відображення в наступному розхожому постулаті: контент-аналіз вартує рівно стільки, скільки вартують його категорії...

Оскільки метою статті є формулювання алгоритму дослідження процесів формування образу української митниці, що дозволяє простежувати темпоральну динаміку, варто, передусім, зосередитися на одиницях аналізу і на категоріях, що агрегуються. Операціоналізація будь-якого вимірювання, однак, потребує чіткого розуміння того, як саме визначається образ митниці (у владному дискурсі).

Традиційне уявлення про імідж свідчить, що той представляє собою деякий (переважно) «штучний образ, що формується в суспільній або індивідуальній свідомості засобами масової комунікації і психологічного впливу». Мета створення іміджу полягає у формуванні певного відношення до об'єкту, в даному випадку – української митниці. При цьому відношення може бути раціонального або емоційного характеру, а сам імідж будуватися як на підставі реальних властивостей об'єкту, так і неіснуючих.

Звідси, на мій погляд, необхідно виділяти, щонайменше, три рівні відповідного утворення, як воно проявляється у владному дискурсі: реальний,

ціннісний і рефлексивний. При цьому не викликає сумніву умовність пропонованого розмежування, що виникає з того, зокрема, факту, що оцінний компонент ніби «вбудований» у саму структуру мови, не кажучи вже про дискурс.

«Реальний рівень» дозволяє фіксувати інтерес «Голосу України» та «Урядового кур'єра» до різних аспектів функціонування митниці: до заходів офіційного характеру, що мають відбутися у найближчий час або що вже відбулися, а також до заяв і меморандумів, що з'являються за результатами всіх цих подій. Таким чином, до фактологічної інформації слід віднести публікації і про зустрічі голів митних відомств різних держав, і про засідання відповідних комісій, і про підписання різноманітних договорів, протоколів про наміри або угод, і про будні митної діяльності в Україні й т. п.

Відповідно, фактологічні публікації, у свою чергу, включають, по-перше, «офіційний голос», коли фіксуються тексти договорів, законів і підзаконних актів. Наприклад, Декрет Кабінету Міністрів України «Про єдиний митний тариф України» (Голос України, № 516). Крім того, слід відрізнити «фактологічне повідомлення», і типовим прикладом такого роду публікації виступає замітка «Буде вільна митна зона», опублікована в «Голосі України» в № 563, яка розповідає про хід підготовки «установчої документації на вільну митну зону «Чоп-Інтер-Порт».

Ціннісний рівень дозволяє встановити, яке відношення переважає в друкованому виданні законодавчого або виконавчого органів влади в той чи інший момент часу. Грунтуючись на попередньому обстеженні сукупності «Голосу України» та «Урядового кур'єра», я визнав необхідним виділити чотири типи стосунків авторів публікації до описуваних подій і/або подання останніх: нейтральний, позитивний, негативний і апологія.

Як приклад нейтрального відношення можна розглядати експрес-інформацію під назвою «Перш ніж сісти у поїзд, зайти до митниці» (Голос України, № 510), в якій повідомляється про введення в дію декрету Кабінету Міністрів України «Про порядок обкладання митом предметів, які вивозяться (пересилаються) громадянами за митний кордон України».

Позитивне або негативне подання матеріалу спостерігається, відповідно, у разі повідомлення про легальні/нелегальні та легітимні/нелегітимні дії митниці, які мали своїм результатом вирішення проблем, визначених сферою її компетентності. Скажімо, публікації про випадки хабарництва відносяться до негативного типу інформації, тоді як статті, на кшталт «Новий рік у черзі» (Голос України, № 501), що повідомляють про роль митних органів у забезпеченні ялинками населення напередодні новорічних свят, – до позитивного.

Окрім відмічених вище рубрикацій, досить традиційних у сфері контент-аналізу, слід зазначити також необхідність виділення додаткового, апології. Апологія – це, по суті, кваліфікація публікації, інформація в якій викладається від імені певних посадовців, що викладають та репрезентують саме офіційне трактування подій. З цієї причини, подібного роду замітки дуже відрізняються від тих, що пишуться кореспондентами газет або залученими ззовні експертами; це, передусім, виправдання, захист існуючого курсу, а не спроби його раціоналізувати чи зрозуміти.

Показовим прикладом апології може служити велика стаття «Чому не люблять митників»? (Голос України, № 709), присвячена зустрічі начальника тоді тільки-но створеної митної інспекції В. Судорженка з журналістами. Мета цієї зустрічі полягає у висвітленні деяких одіозних фактів інституціонального життя української митниці під цілком певним кутом зору. Про це, зокрема, свідчить зауваження В. Судорженка про масштаби хабарництва на митниці: «Хабарництво на митницях є, – сказав В. Судорженко, – але корупції немає»...

Нарешті, третій рівень конструювання іміджу української митниці, відмінний від фактологічного і оцінного унаслідок можливості їхньої редукції до основних функцій засобів масової інформації, в даному випадку – інформаційної, це рівень рефлексивний. Іншими словами, категорії, що дозволяють встановити характерні риси рефлексивного рівня, спрямовані, по суті, на визначення міри аналітичності того чи іншого друкарського органу, тобто тієї якості, що виступає основним бар'єром між двома полюсами будь-якої газети: прагненням бути максимально інформаційно-просвітницьким виданням і практикою, за умовами якої залежність

від деяких (політичних) сил перетворює ЗМІ на максимально ангажовані й тенденційні.

Категоріями, що допомагають передати цей аспект опублікованих матеріалів, є виділення статей і наративів. Статті є аналітичними матеріалами, в яких робиться спроба каузальним чином пояснити взаємозв'язки, що існують між подіями всередині митниці та поза неї. Головна відмінність статей від фактологічних повідомлень полягає в тому, що увага авторів зосереджується на конотаціях, імплікаціях і наслідках, що лише позначаються тими чи іншими подіями. І усе це – незалежно від того, відбулися згадувані події чи ні.

Для досягнення більшої глибини, слід виділяти три різновиди статей: що аналізують виключно і/або переважно минулі події, у тому числі й для отримання корисних уроків з минулого або запозичення досвіду інших країн. По-друге, статті, що аналізують так звані «ближній приціл», тобто події, що стоять у найближчих планах або анонсовані за допомогою офіційних каналів. Нарешті, також слід чекати появи статей, що аналізують гіпотетичні події, про міру реальності або прив'язку яких до реальних подій (у майбутньому) нічого не можна сказати, якщо виходити тільки зі змісту самої статті.

Наратив, на відміну від фактологічних повідомлень і статті, повинен включати не виклад і/або опис подій як вони є, та не їхнє пояснення, а розповідь, завжди індивідуальну й вкрай емоційну, і нерозривно пов'язану з інтерпретацією. В цьому випадку я відштовхуюся від ідей так званого постмодернізму, згідно з якими сенс розповіді розуміється в процесі нарації, тобто «мислиться як позбавлений якого б то не було онтологічного забезпечення і такий, що виникає в акті суто суб'єктивного зусилля». Іншими словами, наратив є не описом деякої реальності, а «інструкцією» за визначенням і розумінням останньої, наводячи в якості прикладу правила гри в теніс, які тільки створюють ілюзію опису процесу гри, але насправді є лише засобом «викликати гравців до існування»⁸.

⁸ У зв'язку з цим необхідно відмовитися від класичного розуміння тексту. Ф. Джеймисон вважає, що наративна процедура «творить реальність», стверджуючи як її відносність (тобто не маючи ніяких претензій на адекватність), так і свою «незалежність» від отриманого сенсу. Р. Бартом текст розглядається як «ехокамера», що повертає суб'єктові лише привнесений ним

Слід особливо підкреслити, що наратив припускає оцінний компонент у значно більшому ступені, ніж фактологічні повідомлення або навіть статті, але сам по собі він не є позитивним або негативним. Це просто спосіб компонування фактів, подій і моралі, очевидно відмінний від того, що складає суть інших публікацій. Прикладом такої інструкції до розуміння дійсності виступає великий репортаж про буденні практики митників на українсько-білоруському кордоні під назвою «Як важко залишати батьківщину, якщо проїздиш через митний пункт Доманово, що на українсько-білоруському кордоні» (Голос України, № 1391). Прикладом наративу, але з позитивним поданням матеріалу може служити публікація про будні однієї з митниць, «Детективні сюжети з Мостиської митниці» (Голос України, № 508).

Останнім елементом бланка кодування, що складається для проведення контент-аналізу «Голосу України» та «Урядового кур'єра», є фіксація авторства. Передусім, слід розрізняти кореспондентів газети і експертів, що наділяються авторитетом певних владних інституцій. Також слід виділити – в якості авторів – народних депутатів, посадовців, прес-служби відповідних органів, матеріали без автора і передрук із зарубіжних газет і журналів. Увага до цього параметра дозволить не лише встановити міру рефлексивності «Голосу України» та «Урядового кур'єра», але й темпоральну динаміку їхньої ангажованості.

сене, а оповідання йде «заради самої розповіді, а не заради прямої дії на дійсність, тобто, кінець кінцем, поза якою-небудь функцією, окрім символічної діяльності як такої». Порівнюючи класичну працю – «твір» і постмодерністський «текст» Р. Барт пише: «Твір замкнений, зводиться до певного означуваного. У Тексті, навпаки, означуване нескінченно відкладається на майбутнє».

5.3 Картографічне забезпечення формування й реалізації митної політики держави

Проблеми дослідження прикордонних регіонів в аспекті картографування митної діяльності.

Проблеми формування й функціонування державних кордонів та прикордонних територій тривалий час вивчають економісти, правознавці, історики, соціологи, географи. На межі XX і XXI ст. такі дослідження набули особливої актуальності у зв'язку зі змінами на політичній карті та процесами глобалізації й регіоналізації, які особливо проявляються у прикордонних регіонах. Ефективна зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) сприяє розвитку держави, вирішенню низки проблем прикордонних регіонів. Чималу роль в цьому відіграє Державна митна служба України (ДМСУ), оскільки результативність зовнішньої торгівлі (ЗТ) залежить від зваженої митної політики, адекватної реаліям сьогодення та від її успішної реалізації. Для прийняття рішень у цій сфері необхідні дослідження характеру кордонів та прикордонних територій, вивчення взаємовпливу митної діяльності і соціально-економічної ситуації у прикордонні.

Серед географічних робіт митної тематики відзначимо праці Н. Н. Коцан, в яких викладено концепцію функціонування митно-тарифного комплексу в ринкових умовах, вплив митного тарифу на ЗТ України; І. Г. Смирнова, де митна діяльність досліджується в контексті логістики. В наших публікаціях розглядаються проблеми митного забезпечення, територіальної структури ДМСУ, питання картографічного дослідження митної справи. Проте робіт, присвячених аналізу прикордоння у зв'язку з картографуванням митної діяльності, нами не виявлено.

Розгляд будь-якого питання потребує визначення базових понять. Відповідно до теми статті такими поняттями є державний кордон, митний кордон, прикордонна територія. Аналіз літератури свідчить про неоднозначність трактування цих понять. Оскільки наше дослідження стосується державного кордону, а також ДМСУ – державного органу, діяльність якого регламентується законодавством України,

основу ми обрали визначення відповідних понять у законодавчих актах. Так, державний кордон визначається як «... лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України – суші, вод, надр, повітряного простору». Однак, державний кордон не є лише лінією, що окреслює межі державної території та територіальних вод. Розвиток комунікацій та міжнародної торгівлі породжує виникнення кордонів в глибині країни – навколо міжнародних аеропортів, спеціальних економічних зон тощо. Митний кордон співпадає з державним кордоном України, за винятком меж спеціальних митних зон, які є складовою частиною митного кордону України. Особи, транспортні засоби, вантажі, що перетинають державний кордон, підлягають прикордонному і митному контролю, а за певних умов також і санітарно-карантинному, ветеринарному та ін. Функція митного контролю покладається на ДМСУ.

Сучасна система кордонів еволюціонує від непроникливих бар'єрів – до ліній і зон взаємодії. Вздовж кордонів складається особливий тип простору – прикордонний простір, що характеризується різною інтенсивністю взаємодії між сусідніми державами, в тому числі й інтенсивністю транскордонних потоків. Зміни видів і функцій кордонів обумовлюють зміни функцій і організації митної служби.

Н. Н. Коцан основними функціями називає тарифно-регулюючу, фінансово-економічну, контрольно-пропускну та інформаційно-аналітичну. Сьогодні в Україні перевага надається фіскальній функції – наповненню Державного бюджету. Однак, і науковцями, і в нормативних актах декларується необхідність реформування ДМСУ відповідно до нових завдань, пов'язаних з інтеграцією в світове господарство, у напрямку посилення регулятивної, логістичної функцій, сприяння зовнішній торгівлі при зміцненні національної безпеки. Мова йде про підвищення ефективності регулювання транскордонних потоків. Найбільшої інтенсивності митна діяльність набуває саме у прикордонних регіонах. Її особливості значною мірою визначаються типом кордону і специфікою прикордонної території, де локалізовано митні об'єкти. Вивчення цих чинників дозволить приймати більш обґрунтовані рішення щодо шляхів оптимізації митної діяльності.

Дослідження прикордоння потребує системного застосування різних підходів, які за поділяються на традиційні (історико-картографічний, функціональний, типології, політологічний) і постмодерністські (світосистемні геополітичні, соціальні, ін.). Термін «картографічний» вживається у назві лише одного з підходів, але картографічний метод є необхідним при будь-якому географічному дослідженні. Розглянемо особливості застосування різних підходів, важливих для картографування митної діяльності, при дослідженні українського прикордоння, яке ми розглядаємо на трьох рівнях:

- на національному рівні аналізуються прикордонні області та АР Крим, оскільки відповідно до реформи ДМСУ, яка проводиться, зони діяльності митниць будуть відповідати адміністративним одиницям першого порядку;

- на регіональному рівні досліджуються адміністративні райони, частина меж яких співпадає з державним кордоном. Більшість цих районів практично повністю входить до 30-ти кілометрової прикордонної смуги, мешканці якої мають право на спрощений перетин кордону;

- на локальному рівні – це прикордонний простір, у межах якого сконцентрована прикордонна інфраструктура. Саме тут спостерігаються прикордонні процеси та явища, пов'язані з інтересами сусідніх країн та взаємодією між їх економічними, культурними, політичними системами.

Важливими методами географічного дослідження й картографування є типологія й класифікація. В аспекті картографування митної діяльності актуальні наступні підходи до класифікації державних кордонів та прикордонних територій.

Більшість дослідників в якості головних функцій державних кордонів виділяють бар'єрну, яка перешкоджає транскордонному сполученню; контактну, яка виражається в придатності кордонів для переміщення товарів, людей, фінансів, інформації і формується за умов сприяння транскордонному сполученню та розвитку взаємовигідних зв'язків; фільтруючу, яка полягає у проникності кордонів для одних потоків і непроникності для інших. Переважання певної функції дає підставу виділяти кордони відкриті (м'які) – такі, що сприяють прикордонним контактам і стимулюють їх, а також закриті (жорсткі), які захищають державу від

зовнішніх загроз. Щодо українських кордонів, то жодна з цих функцій в чистому вигляді не проявляється.

На основі функціонального підходу В. Колосов визначає такі типи: кордони відчуження з характерним для них напруженням, мінімальними обмінами; напівпроникні кордони, які виникають при урегулюванні територіальних конфліктів і вирізняються транскордонною взаємодією на рівні держав, а не регіонів; поєднуючі кордони, характерні для стабільних союзів, що формуються на основі тривалих спільних інтересів, зі стабільними транскордонними потоками і співробітництвом; інтеграційні кордони, де відсутні обмеження, ліквідовані бар'єри, формуються спеціальні органи управління транскордонними регіонами. Розвитком функціонального підходу в руслі сучасних процесів регіоналізації є пропозиція цього ж автора визначати прикордонні території з урахуванням перспектив і напрямків прикордонного співробітництва, виділяючи, наприклад, транскордонні регіони спільного використання природних чи гуманітарних ресурсів, прикордонні райони особливого статусу тощо. Актуальність такого поділу для нашого дослідження пов'язана з реформуванням ДМСУ в напрямку узгодження її діяльності з європейськими нормами, а також з необхідністю урахування світових геоекономічних прогнозів та визначення перспектив розвитку ЗЕД України.

Як особливу ознаку кордону визначають його освоєність - насиченість прикордонної території економічними та інфраструктурними елементами, яку досліджують через аналіз показників: щільності населення, транспортної мережі, концентрації виробництва; обсягів вантажо- та пасажиропотоків та ін.

Освоєність прикордоння тісно пов'язана з митним забезпеченням кордонів, під яким ми розуміємо облаштованість митною інфраструктурою місць перетину державного кордону транспортними комунікаціями, яка демонструє підготовленість як до захисту національних інтересів держави, так і до ефективного міжнародного співробітництва. Митна інфраструктура – це мережа митних органів у комплексі з необхідними для нормальної життєдіяльності й функціонування митної служби допоміжними підприємствами і спорудами, системою збору, обробки і передання інформації, комунікаціями зв'язку, під'їзними коліями, об'єктами соціально-

побутового призначення. Від інфраструктурного забезпечення прикордоння залежать успіхи у транскордонному та міждержавному співробітництві.

В цьому сенсі для України актуальним є поділ кордонів на старі та нові. Перші мали статус державних до 1991 року, до останніх належать кордони з Росією, Білоруссю і Молдовою, які до цього часу були адміністративними межами. В нашому дослідженні, цей поділ є підґрунтям для подальшої класифікації за ступенем облаштованості і рівнем митного забезпечення кордону. На старих кордонах прикордонна інфраструктура, створювана десятиліттями, потребує модернізації, на нових існують проблеми делімітації й демаркації, а інфраструктура знаходиться на стадії формування. Тут важливим є проведення досліджень щодо ідентифікації та інвентаризації місць підвищеного ризику неконтрольованого перетину кордону з оцінкою ступеня цього ризику для прийняття рішення щодо його облаштування. Процес реформування ДМСУ та облаштування кордону триває і потребує аналізу й оцінки митного забезпечення як в аспекті сприяння розвитку зовнішніх відносин держави і прикордонних регіонів так і гарантування митної безпеки.

Покращенню соціально-економічної ситуації у прикордонні може сприяти розвиток транспортно-логістичних центрів та інфраструктурного забезпечення пунктів пропуску через державний кордон. Так, пункти пропуску, розташовані на крупних міжнародних магістралях, внаслідок розвитку міждержавного співробітництва та збільшення транскордонних потоків вантажів, транспорту, людей, відіграють значну роль в соціально-економічному розвитку прикордонних регіонів. Розташування на стику держав, зосередження тут митної, фінансової, транспортної, складської, комунально-побутової, торгівельної інфраструктури створює нові чинники економічного зростання, підвищення зайнятості населення, веде до концентрації економічної активності та обумовлює тяжіння до них навколишніх територій, які забезпечують ці центри робочою силою та іншими ресурсами. Модернізовані пункти пропуску з великими транскордонними потоками і розвинутою інфраструктурою стають полюсами росту у прикордонних регіонах, перетворюючись на локальні, субрегіональні, а інколи й на транснаціональні центри економічної активності, а прилегле прикордоння – на територію з динамічним розвитком.

Географічний аналіз кордонів передбачає їх поділ на природні та штучні. Такий поділ відповідає двом підходам, актуальним для нашого дослідження. За одним з них природними вважаються кордони, які проходять по природних рубежах: ріках, озерах, гірських хребтах. Вони поділяються на кордони орографічні, гідрографічні (річкові, озерні). Зрозуміло, що з різними умовами пов'язані й особливості функціонування прикордонної і митної служб. Адже митний контроль та організація переміщення засобів транспорту через річковий чи морський кордон відмінні від сухопутного, розміщення й організація пунктів пропуску в горах інші, ніж на рівнині. Тому географо-картографічне дослідження природних умов проходження різних ділянок кордону дозволять обґрунтувати заходи щодо оптимізації територіальної організації митної діяльності.

За іншим підходом природними вважаються кордони, які співпадають з етнічними межами, а штучними – такі, що «ріжуть» етнічні землі. У цьому випадку особливості митної діяльності визначаються, як правило, активнішим транскордонним сполученням, зокрема, малим прикордонним рухом населення, пов'язаною з цим човниковою торгівлею та ін. Тому існує необхідність аналізу і картографування демографічних та соціально-економічних показників населення прикордонної території.

Ці дослідження можуть стати науковою основою та інформаційним забезпеченням напрацювань з оптимізації діяльності Державної митної служби України, міжрегіонального і транскордонного співробітництва. Вирішення вищезазначених проблем митного спрямування слід здійснювати у гармонізації з розв'язанням проблем щодо всебічного розвитку прикордонних територій: розбудова прикордонної інфраструктури, відродження та збереження спадщини, подолання соціально-економічної депресивності та відсталості, інноваційно-інвестиційний, екологічний, туристичний, культурний розвиток, транскордонне співробітництво тощо.

Дослідження територіальної структури митної системи України з використання гіс-технологій. В Концепції реформування діяльності митної служби України до основних завдань віднесено визначення оптимальної організації митної служби України, спрямованої на підвищення ефективності, надійності та

усталеності її діяльності. Один з головних елементів її організації – вибір оптимальної територіальної структури, варіанта розміщення митних органів на території країни. Прийняття рішень щодо удосконалення просторової організації митної діяльності має ґрунтуватись на наукових дослідженнях із застосуванням комплексу методів, в тому числі й географічного аналізу умов, чинників, сучасного стану і тенденцій та можливих сценаріїв розвитку митної системи. Такий аналіз потребує застосування геоінформаційних технологій для опрацювання великих обсягів просторово координованої інформації, оперативного створення і використання системи картографічних творів, які надають широкі можливості для просторового аналізу і змістовного моделювання складних процесів.

Враховуючи вищезначене нами здійснена спроба створення експериментальної геоінформаційної системи (ГІС) ДМСУ. Це потребувало виконання таких завдань: розробка концепції, проектування ГІС; формування бази даних (БД); пошук, збір і зберігання інформації як на традиційних носіях (паперові копії документів), так і в електронному вигляді, уточнення, перевірка даних; переведення інформації в електронний вид; підготовка й обробка матеріалів для створення карт; представлення графічних даних об'єктів в форматі ГІС.

Для створення ГІС митної системи України була обрана реляційна модель бази даних, яка дозволяє легко оновлювати та доповнювати інформацію, використані програмні продукти MapInfo Professional, MS Access і MS Excel. Програмне середовище MapInfo дозволяє отримувати потрібну інформацію в вигляді таблиць, діаграм, карт. Ця інформація може бути отримана шляхом SQL - запитів, тематичного картографування, виконання картометричних операцій, статистичного і просторового аналізу (побудова буферів, аналіз близькості та ін.), оверлейного, мережного аналізу тощо. Передбачена також можливість подання відомостей у вікні інформації, де представлені дані, що містяться в полях таблиць по кожному виду митних об'єктів, а також гіперпосилань.

В процесі апробації експериментальної ГІС нами проведено серію досліджень різних аспектів територіальної структури митної системи України: визначення ступеня компактності зон діяльності митниць (ЗДМ) та їх змін за

останні сім років оцінка, оцінка географічного положення митних об'єктів та ін. Так, картометричні операції у середовищі MapInfo Professional дозволили розрахувати три види морфометричних показників ступеня компактності ЗДМ, а також інтегральний коефіцієнт компактності їх форми. В результаті побудовано серію комп'ютерних оціночних карт на кожен досліджуваний рік, які стали основою для створення підсумкової карти, що передає тенденції у трансформованні форми ЗДМ за означений період.

Державна митна служба є дієвим інструментом для створення сприятливого клімату у розвитку зовнішньої торгівлі та підтримки безпеки, залучення інвестицій та забезпечення надходжень до державного бюджету. В цьому аспекті важливо правильно оцінити особливості географічного положення митних установ для прогнозування вантажо- і пасажиропотоків, які регулюють ці установи, та прийняття обґрунтованих рішень щодо кадрового забезпечення митних органів, розвитку митної і навколомитної інфраструктури, вирішення інших соціально-економічних питань.

Враховуючи це, нами була проведена оцінка географічного положення митниць. З географічної точки зору система митних органів разом з транспортними магістралями формують лінійно-вузлову структуру, для дослідження якої нами застосовано прийоми теорії графів. Були побудовані два графи (автомобільної та залізничної мережі), вершинами яких є митниці, ребрами - транспортні магістралі міжнародного і національного рівня, оскільки саме по них проходять основні товарні та пасажирські потоки.

Для кожної вершини (митниці) було розраховано три показники, які характеризують міру доступності (використано абсолютний індекс доступності, число Кеніга, індекси Бавелаша та Бічема), міру ієрархічного розташування та розташування на головних магістралях (ними обрані міжнародні транспортних коридори, що проходять територією України). В сукупності вони дають оцінку транспорно-географічного положення митниць. Інтегральна оцінка розрахована як середньозважена із трьох розглянутих вище індексів.

В подальшому, за умов наявності даних, планується провести аналіз відповідності індексів транспортно-географічного положення митниць та обсягів виконуваних робіт, чисельності особового складу, інфраструктурного забезпечення. Такі дослідження можуть бути підставою для обґрунтованого прийняття рішень щодо реорганізації митних органів.

Митна служба України в системі екологічної безпеки: аналіз, картографування.

За роки незалежності в Україні науковцями різних галузей активно досліджуються проблеми національної безпеки, її критерії, показники, механізми реалізації. Проблема національної безпеки пов'язана із такими видами небезпек як політична, міжнародна, економічна, воєнна, демографічна, екологічна і залежить як від внутрішніх, так і зовнішніх чинників. Інтеграція України у світове господарство, вигідне географічне положення, розвинута транспортна інфраструктура є сприятливими факторами для збільшення обсягів торговельних, туристичних, міграційних, фінансових та інших потоків через її кордони. Інтенсифікація транскордонних потоків з одного боку сприяє соціально-економічному розвитку країни, особливо прикордонних регіонів, а з іншого – несе в собі загрози національній безпеці, зокрема й екологічній. Головним інструментом регулювання цих потоків і в цьому сенсі одним з важелів управління екологічною безпекою є Державна митна служба України (ДМСУ). Митні органи діють на кордоні і всередині країни, в різних природних і соціально-економічних умовах. Тому географічне вивчення і картографування особливостей функціонування митної системи України з метою оптимізації їх територіальної організації і підвищення ефективності діяльності у напрямку екологічної безпеки є актуальною науковою проблемою.

Митна справа традиційно є об'єктом дослідження різних галузей науки – економічних, правових, політичних, історичних і лише останнім часом – географічних. Серед небагатьох географічних робіт слід виділити працю Н. Н. Коцан, в якій авторка обґрунтовує необхідність географічного вивчення і

теоретико-методологічну концепцію функціонування митно-тарифного комплексу в ринкових умовах, розглядає головні чинники розміщення митних об'єктів, аналізує вплив митного тарифу на експортно-імпорту і транзитну діяльність України, дає певні рекомендації щодо поліпшення функціонування митної системи України. Географічні аспекти проблеми митного забезпечення, основні елементи територіальної структури митної системи України та їх дефініції розкрито К. М. Горбом. І. Г. Смирнов [88] аналізує митну діяльність в контексті логістики. В наших публікаціях розглядаються питання картографічного дослідження митної справи [88]. Проте наслідком стверджувати, що робіт, в яких дається географо-картографічний аналіз діяльності митних органів України у напрямку екологічної безпеки поки не існує. Побудова соціальної, правової держави безпосередньо пов'язана з підвищенням ефективності діяльності державних органів, спрямованої на забезпечення сталого розвитку суспільства, захистом національної безпеки, своєчасним виявленням, запобіганням і нейтралізацією реальних та потенційних загроз національним інтересам у всіх без винятку сферах суспільного життя. Безпрецедентний антропогенний пресинг на довкілля в Україні, як і в багатьох інших країнах, обумовлює необхідність створення дієвої системи екологічної безпеки. Загрози екологічній безпеці України – це наслідок функціонування і розвитку як національної економіки, так і результат впливу світового господарства, оскільки характер економічних зв'язків, тобто спеціалізація на ресурсоємних, екологічно шкідливих, видобувних, низькотехнологічних виробництвах значною мірою визначаються місцем країни у міжнародному поділі праці. Сьогодні в Україні спостерігається значний дисбаланс як у рівні розвитку її регіонів, так і в галузевій структурі економіки, а відтак і в товарній і територіальній структурі зовнішньої торгівлі (рис. 1). Це значною мірою обумовлює загрозу вичерпання екологічної ємності природного середовища та формування складних екологічних ситуацій. Створена нами карта наочно демонструє зв'язок між обсягами і товарною структурою експорту та рівнем екологічної безпеки регіонів України.

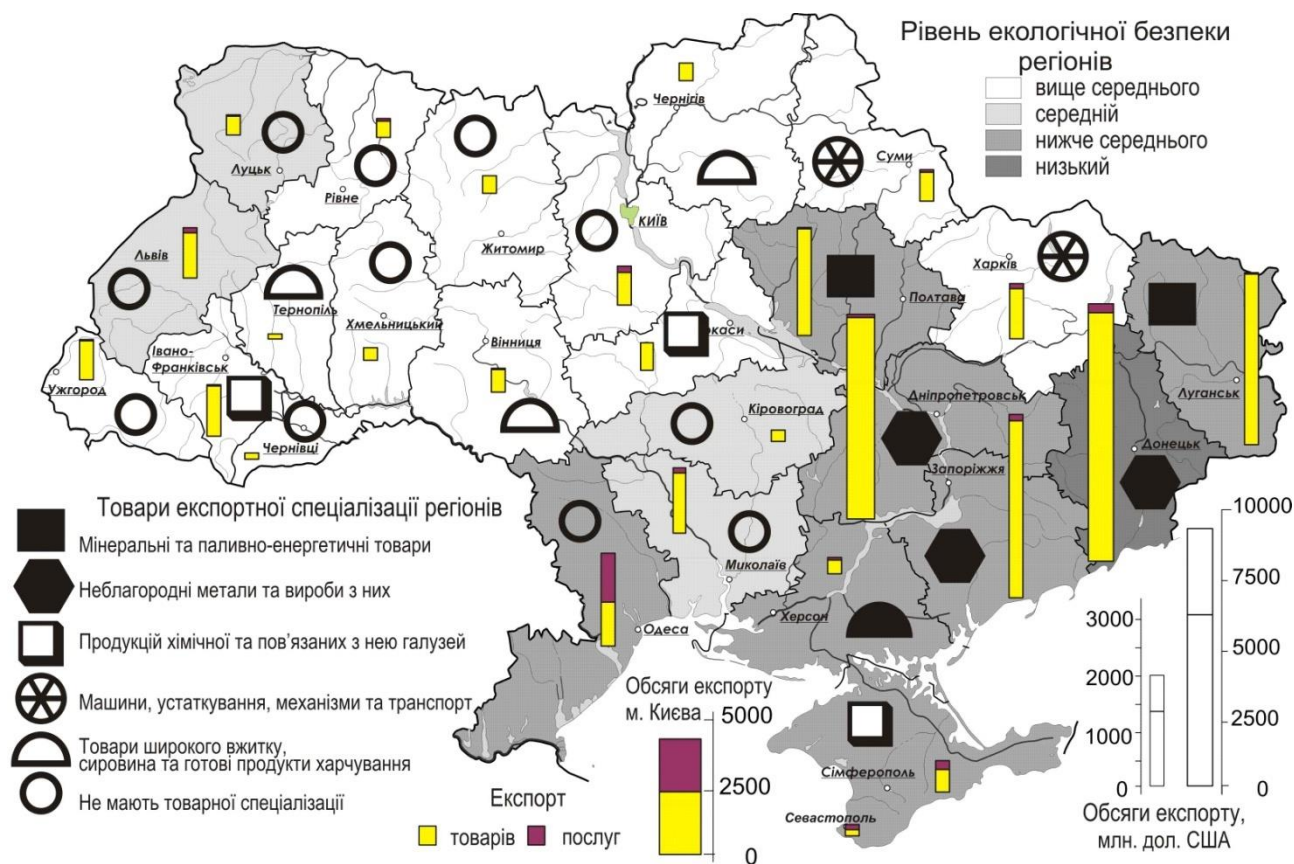


Рисунок. 1 Експортна спеціалізація та рівень екологічної безпеки регіонів України

Основними інструментами впливу держави на формування екологічної безпеки є впровадження політики ринкової трансформації, науково-технічної, структурної, інвестиційної, податкової, валютно-фінансової, а також митної політики, реалізація якої покладається на Державну митну службу України.

Митну справу становлять порядок переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів, митне регулювання, пов'язане з встановленням та справлянням податків і зборів, процедури митного контролю та оформлення, боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил, спрямовані на реалізацію митної політики [55].

Внаслідок стрімкого розвитку процесів глобалізації умови, в яких діють митні органи, швидко змінюються, змінюється і митна політика. В наш час акцент у діяльності митної служби України, як і більшості європейських держав, зміщується з фіскальної функції, коли головним завданням було наповнення державного бюджету, на тарифно-регулюючу, логістичну та контрольно-пропускну

по забезпеченню поступального розвитку країни, формуванню соціально орієнтованої ринкової, конкурентоспроможної економіки, зміцненню міжнародних позицій та авторитету України у сучасному світі, підтримці інноваційного розвитку, зростанню науково-технологічного потенціалу, рівня життя і добробуту населення, створенню безпечних умов життєдіяльності суспільства. Важливим напрямком діяльності митних органів при реалізації цих функцій є забезпечення екологічної безпеки.

Митно-тарифне регулювання зовнішньої торгівлі (ЗТ) в аспекті екологічної безпеки полягає у застосуванні різних інструментів, які діють шляхом зміни цін на конкретні товари чи послуги. До них належать тарифні і нетарифні (національні стандарти, системи сертифікації, санітарні і фітосанітарні вимоги тощо) заходи.

Імпортні тарифи і нетарифні бар'єри, впливаючи на ціну товару та обсяги торгівлі, дозволяють здійснювати захист внутрішнього ринку від недоброякісного імпорту, поставок продукції, яка може завдавати шкоди національним виробникам, здоров'ю людей та навколишньому природному середовищу. Так, за допомогою санітарних і фітосанітарних заходів держава може повністю або на визначений період заборонити імпорт певних видів чи сортів товарів; вимагати відповідність технічним специфікаціям з повним описом товару, виробничого процесу тощо; вводити заходи, що регламентують обсяг інформації, яку має повідомляти експортер шляхом розміщення її на етикетці та ін.

Важливим є вплив митно-тарифного регулювання ЗТ на структурну перебудову економіки. Обґрунтовані тарифи дозволяють заохочувати імпорт технологічного обладнання для розвитку сучасних галузей, і навпроти, обмежувати поставки застарілого обладнання, використання якого веде до консервації технологічної відсталості економіки та ускладнення екологічної ситуації в країні. Експортний тариф регулює товарну структуру експорту і є дієвим інструментом скорочення обсягів виробництва і експорту продукції екологічно шкідливих, ресурсоємних галузей і, навпаки, стимулювання експорту сучасних наукоємних товарів з високою доданою вартістю.

Прийняття рішень щодо змін та застосування митного тарифу і нетарифних інструментів регулювання ЗТ тими чи іншими товарами здійснюється на основі аналізу сучасного стану і прогнозу можливих втрат чи надходжень до Держбюджету, коливання цін на внутрішньому і зовнішньому ринках, можливої зміни зайнятості у відповідних галузях і регіонах виробництва експортної продукції тощо. А це потребує географічного дослідження і картографування експортного потенціалу країни, умов і факторів його формування і реалізації, обсягів і структури виробництва, товарної і географічної структури та інтенсивності зовнішньої торгівлі України та її регіонів з різними країнами та ін.

Контрольно-пропускна функція митної служби здійснюється в пунктах пропуску через державний митний кордон. Швидке зростання обсягів зовнішньої торгівлі (за останні тридцять років вартість світового експорту й імпорту зросла у двадцять разів), поява численних видів нових, складних в технологічному плані товарів обумовила збільшення навантаження на митні органи, зміни й ускладнення в технології митного контролю, необхідності якісного експертного забезпечення митних органів, а також створення умов для поєднання митного контролю з іншими видами контролю (санітарно-епідеміологічного, радіологічного, фітосанітарного, ветеринарним). Ускладнення умов роботи митних органів збільшує економічні й екологічні ризики, які виникають при перетині митного кордону України і потребують детального дослідження митного забезпечення прикордонних територій, в тому числі й географо-картографічного. За [23] під митним забезпечення розуміється облаштуваність ділянок у місцях перетинання державного кордону сухопутними та водними транспортними комунікаціями митною інфраструктурою, включаючи насамперед повноту кадрового та технічного забезпечення, що демонструє підготовленість, з одного боку, до ефективного міжнародного співробітництва, з іншого – до захисту національних інтересів держави, зокрема і захисту екологічної безпеки.

Врахувати географічну специфіку регіону при розбудові державного митного кордону і виборі стратегії розвитку тих чи інших підрозділів митних органів, допоможуть карти митних кордонів різного рівня: від локального до

регіональних і державних. Карти локального рівня, на яких представлено природні й соціально-економічні характеристики прикордонної місцевості як фактори розміщення елементів митної інфраструктури, необхідні для визначення потенційних місць підвищеного ризику неконтрольованого перетину митного кордону та прийняття рішення щодо їх облаштування спорудами й засобами митного контролю та щодо створення тут окремого структурного підрозділу митного органу. Основний зміст карт регіонального і національного рівня – типи митних кордонів, виділених з урахуванням особливостей рельєфу місцевості, доступності, транспортного сполучення, розміщення населення, соціально-економічного розвитку прикордонних територій української та суміжних країн, тісноти транскордонних зв'язків тощо. Вони корисні для визначення загальної стратегії розвитку митної інфраструктури держави.

Реалізація гео економічних інтересів нашої країни прямо пов'язана з транспортною системою, що має колосальний гео економічний потенціал, який сьогодні використовується не повною мірою. Одна з причин цього – недосконалість митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Зростання швидкості і надійності транспортних засобів потребує прискорення здійснення митних операцій і підвищення ролі логістичної функції митних органів. Застосування нових методів доставки товарів, яке привело до скорочення складських приміщень і залежності виробництва від чіткості функціонування ланцюгів поставок, висуває додаткові вимоги до спрощення митних формальностей і прискорення митної обробки вантажів, вимагає більшої чіткості роботи митних органів і, зрештою, органічного включення митної діяльності у міжнародні логістичні ланцюги поставок.

Світовим досвідом підтверджено особливе значення для розвитку прикордонних регіонів консигнаційних зон і транспортних логістичних центрів (ТЛЦ), особливо в рамках єврорегіонів, в яких об'єднуються зусилля митних та інших органів по спрощенню митних процедур контролю, прискорення товарообігу, наданню різноманітних послуг (складських, транспортних, готельних, фінансових, інформаційних, сервісних, туристичних та ін.). Розвиток такої

співпраці сприятиме зростанню зайнятості населення прикордонних територій, більшим надходженням в місцевий і державний бюджет та підвищення інвестиційної привабливості регіону (а це важливо для фінансування природоохоронних заходів), оптимізації структури експорту за рахунок зростання частки торгівлі послугами, прискоренню, а відтак і збільшенню експортно-імпортних і транзитних перевезень, формуванню іміджу України як надійного торговельного партнера.

При створенні ТЛЦ слід враховувати наявність вже існуючих і перспективи розвитку транспортних магістралей та інфраструктури, прогноз забезпеченості трудовими ресурсами, наявності і динаміки вантажних, транспортних, пасажирських потоків, а також екологічну складову для зниження антропогенного впливу на довкілля. Підкреслимо, що за класифікацією ЄС логістичні центри поділяються за рівнями на п'ять категорій: основні загальноєвропейського значення; основні частково загальноєвропейського значення; другорядні регіонального значення; національні допоміжні; регіональні / місцеві допоміжні. До перших трьох найвищих категорій не можуть бути віднесені ті ТЛЦ, що не відповідають критерію охорони навколишнього середовища. Тому для обґрунтування розміщення ТЛЦ, особливо центрів міжнародного значення, обов'язковими є спеціальні дослідження, зокрема й географо-картографічні, екологічних умов і факторів їх функціонування.

Особливими умовами здійснення митної діяльності вирізняються інтеграційні структури: спеціальні економічні зони, єврорегіони, зони транскордонної та міжрегіональної співпраці, зокрема і в розбудові транскордонної екомережі, так звані «євроекорегіони». Так, в роботі [23] підкреслюється необхідність особливого підходу як прикордонних військ, так і митної служби України щодо контролю і регулювання зростаючих прикордонних та транскордонних туристичних потоків. Лібералізація розвитку іноземного туризму неодмінно супроводжується спрощенням туристичних формальностей – паспортних, візових, митних, валютних та медичних. У цьому зв'язку наголошується на необхідності запобігання таких негативних наслідків даного

спрощення: підвищення ризику проникнення на митну територію України небезпечних та шкідливих речовин і предметів, у т.ч. продуктів харчування, що може негативно вплинути на стан здоров'я населення; ризику проникнення, разом з іноземними туристами, й різноманітних небезпечних хвороб; підвищена небезпека вивезення за межі митної території України унікальних рухомих культурних та природних цінностей. Дані проблеми є предметом підвищеної уваги митних та прикордонних органів, санітарно-епідеміологічних, пам'яткоохоронних та екологічних служб.

Серед проблем екологічного плану, які вирішують митні органи, відзначимо також протидія неконтрольованому ввезенню в Україну екологічно небезпечних технологій, речовин, матеріалів, генетично змінених рослин, організмів, речовин і похідних продуктів; збудників хвороб, небезпечних для людей, тварин, рослин і організмів, захист біологічних видів особливо цінних і таких, яким загрожує знищення; боротьба з незаконним транскордонним рухом наркотиків; з торгівлею подвійними технологіями тощо. Переміщення цих товарів через митний кордон здійснюється контрабандним шляхом, тому боротьба з порушеннями митного законодавства є важливою функцією митних органів по підтримці екологічної безпеки країни (рис. 2).

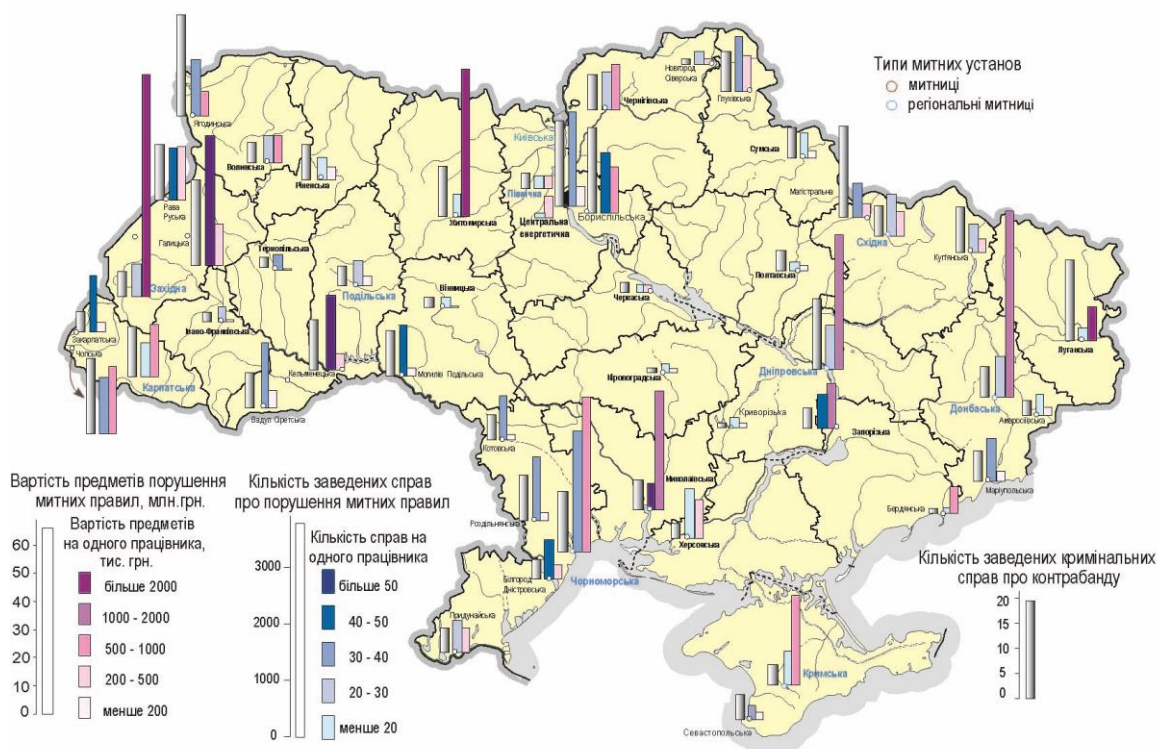


Рисунок. 2 Боротьба з контрабандою і порушенням митних правил по митницях України (2004)

Наведена карта свідчить, що найбільше випадків контрабанди і порушення митних правил фіксується на західному кордоні. Значною мірою це пояснюється вищим рівнем облаштованості західного кордону і більшими можливостями попередження порушень митного законодавства, а також більшим потоком осіб, що перетинають митний кордон України. Проведений нами кореляційний аналіз дозволив встановити високий рівень зв'язку між кількістю заведених кримінальних справ про контрабанду та кількістю осіб, що перетинають митний кордон України.

Для ефективної роботи ДМСУ у боротьбі з контрабандою необхідне інформаційне забезпечення оцінки можливих ризиків, в тому числі картографічне, до складу якого слід включити карти транзитних шляхів переміщення наркотиків («північна гілка», «Балканський шлях», «Шовковий шлях» тощо), шляхів транспортування біологічних видів (цінних, рідкісних, заборонених до вивезення чи ввезення); карти обсягів пропуску громадян, транспортних засобів, вантажів з різних країн, в тому числі з країн підвищеного ризику (згідно з документами ВТО

та Рамочної конвенції); карти, які відображають просторові особливості структури і динаміки випадків порушення митного законодавства та інші.

Державна митна служба України є важливою складовою системи національної безпеки і відіграє суттєву роль у вирішенні проблем екологічної безпеки. Питання екологічної безпеки мають враховуватись при формуванні й реалізації митної політики шляхом митно-тарифного регулювання експортно-імпортних операцій та організації переміщення через кордон осіб, товарів, транспортних засобів; при розробці заходів зі спрощення митних формальностей; при розбудові державного митного кордону; при розробці стратегії розвитку ДМСУ й оптимізації її територіальної структури. Вирішення означених завдань потребує відповідного науково-інформаційного забезпечення, яке має включати і картографічний матеріал і базуватись ґрунтовних географо-картографічних дослідженнях просторових особливостей митної діяльності.

Картографічне забезпечення аналітичної роботи в Митній службі.

В умовах глобалізації однією з пріоритетних проблем, які має вирішити Україна, інтегруючись до світової економіки, є проблема формування ефективних зовнішньоекономічних зв'язків. Державна митна служба України (ДМСУ), вирішуючи проблеми безпеки держави та її громадян, має створювати сприятливі умови для зовнішньоекономічної діяльності. Один з напрямків діяльності ДМСУ щодо реалізації основних її функцій є аналітична робота з метою розробки ефективної митної політики та планування й організації роботи по її реалізації. Картографічна складова є необхідним елементом інформаційного забезпечення такої діяльності.

Митна справа традиційно є об'єктом наукових досліджень економістів і правознавців. Серед перших і досі нечисленних вітчизняних географів, які досліджують територіальну організацію митної діяльності в Україні відзначимо М. Д. Пістуна, Н. Н. Коцан, К. М. Горба; питань митної логістики торкаються роботи І. Г. Смирнова; картографічні дослідження митної діяльності проводяться автором [23, 33, 40, 66, 88]. Географи неодноразово підкреслювали, що всі процеси, об'єкти і явища, які складають митну справу, безпосередньо пов'язані з певною

територією, мають чітко визначену приналежність до конкретної місцевості, і тому митна справа є важливим об'єктом вивчення географічної науки. Розробка та реалізація національної та регіональної митної політики стримується нерозробленістю цілісної географічної картини стану та розвитку митної справи, недостатнім розвитком географізованої науково-інформаційної бази, практично відсутністю картографічного забезпечення митної діяльності.

З позицій системного підходу аналітична робота – це вивчення та оцінка інформації про початкові умови, енергетичний стан і обмінні процеси у системі та з середовищем, закономірності, організаційні форми досліджуваних процесів у системі та результати виконання поставлених завдань і досягнення цілей [55]. Вивчення особливостей здійснення аналітичної роботи в ДМСУ, дозволило встановити доцільність створення картографічної складової інформаційного забезпечення цієї діяльності і визначити основні її характеристики, представлені на схемі (рис.1).

Основними завданнями інформаційного забезпечення аналітичної роботи у митній службі є: повний і достовірний обліку даних про експорт та імпорт держави; аналіз основних тенденцій, структури і динаміки зовнішньоторговельних товаропотоків держави в ув'язуванні з аналізом макроекономічної ситуації; інформаційна підтримка прийняття рішень у галузі митної політики і державного регулювання зовнішньої торгівлі; аналіз кон'юнктури ринку держави; контроль за надходженням митних платежів у державний бюджет; здійснення валютного контролю в межах компетенції митних органів; подання даних митної статистики для складання торгового й платіжного балансів держави; сприяння міждержавному обміну інформацією з митної статистики зовнішньої торгівлі; вирішення інших завдань.

Аналітична робота в ДМСУ ведеться підрозділами всіх рівнів, залежно від їх функцій, але особливу роль відіграє Департамент інформаційних технологій та митної статистики. Провідне місце в цій роботі посідає аналіз і оцінка оперативної обстановки реалізації митної справи – сукупності факторів зовнішнього і внутрішнього середовища системи митної служби, які визначають умови її функціонування. Це передбачає вивчення трьох складових: макрооточення,

безпосереднього оточення і внутрішнього середовища організації [55]. Аналіз зовнішнього середовища є підґрунтям для прогнозу результатів діяльності митної служби, можливих наслідків змін у митно-тарифному регулюванні ЗЕД тощо. В ході аналізу макрооточення вивчається вплив економіки; природних умов і ресурсів; політичних, соціальних і культурних процесів; правового регулювання; науково-технічного і технологічного розвитку; стану інфраструктури; рівня злочинності тощо. При цьому дослідження проводяться на різних рівнях: світовому, національному, регіональному. Інформаційне забезпечення такої аналітичної діяльності має включати комплекс карт різних типів (аналітичні, комплексні, синтетичні, оціночні, прогнозні) і тематики світового, національного та регіонального рівня (рис. 3). Безпосереднє оточення аналізується за такими компонентами навколишніх систем, як суб'єкти ЗЕД (експортери, імпортери, навколomitна інфраструктура), правоохоронні органи тощо. Це потребує використання карт національного, регіонального і локального рівня, які відображають розміщення означених об'єктів, потужність та обсяги виробництва товарів і послуг, дають оцінку рівня забезпеченості послугами. Внутрішнє середовище аналізується за такими напрямками: соціальний (кадри митної системи, їх потенціал, забезпеченість, кваліфікація); економічний (ресурси, фінанси, результати діяльності); організаційно-технологічний (територіальна та ієрархічна організація, технологія та операційні характеристики митної справи, наукові дослідження). Для цього картографічне забезпечення має включати серії тематичних карт митної системи в цілому й окремих митниць інвентаризаційного і оціночного типу.

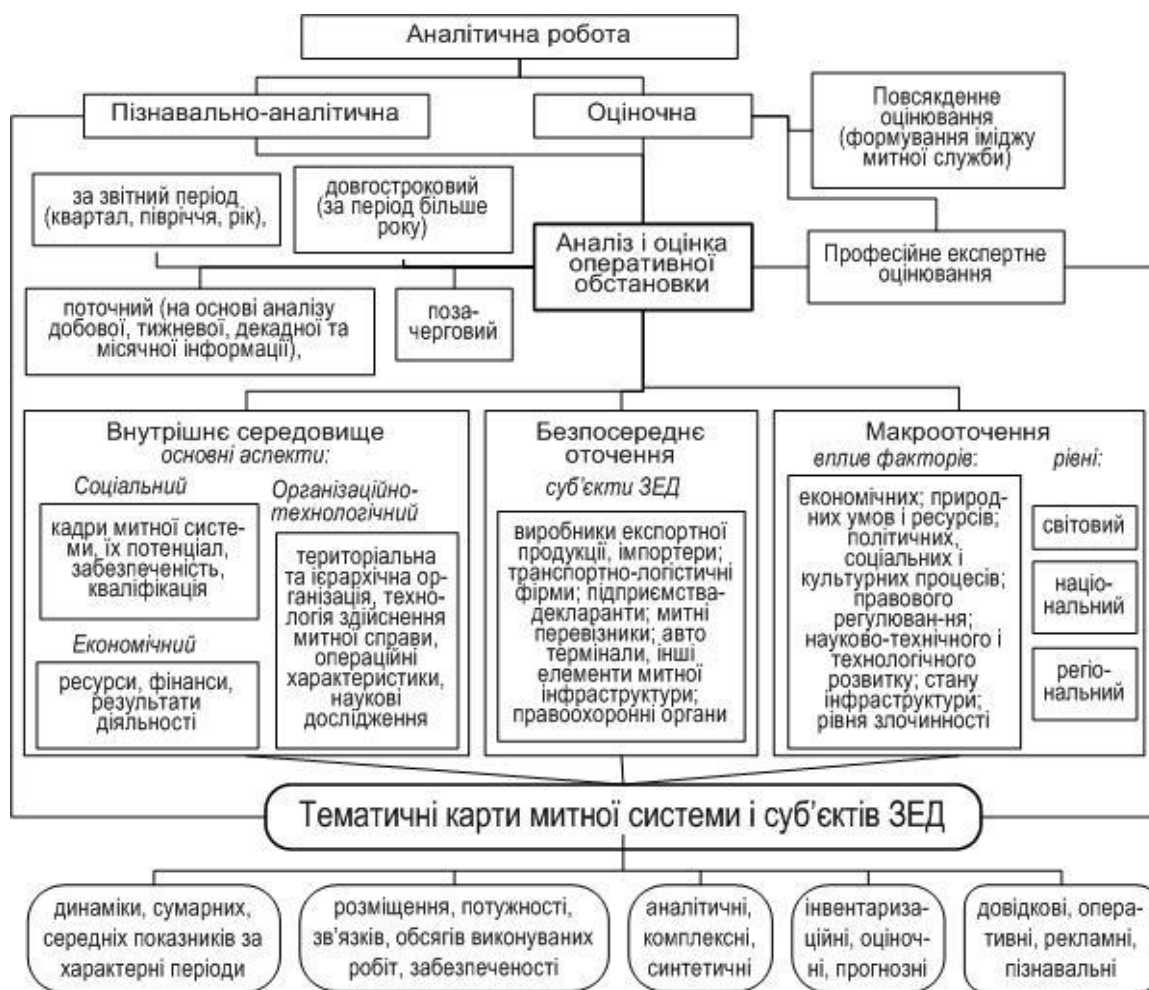


Рисунок 3. Схема картографічного забезпечення аналітичної роботи в ДМСУ

Аналіз оперативної обстановки включає чотири основних види: довгостроковий, що має на меті вивчення тенденцій ЗЕД, митної справи та факторів, що їх обумовлюють, для розробки стратегічних планів і заходів по удосконаленню митної політики і митної діяльності; за звітний період, як база для поточного планування й реалізації тактичних цілей; поточний для потреб оперативного керівництва митними органами; позачерговий, обумовлений особливими обставинами, надзвичайною ситуацією.

Для довгострокового аналізу необхідні карти динаміки та карти сумарних і середньорічних показників обсягів зовнішньої торгівлі і митної діяльності за характерні періоди, обмежені датами змін у митній політиці, законодавстві, митних тарифах тощо. Інші три види аналізу вимагають переважно оперативного картографування з використанням ГІС-технологій.

Окрім загального аналізу оперативної обстановки, виконується частковий аналіз, мета якого – дослідження конкретних проблем митної справи (наприклад, боротьба з контрабандою, прискорення пропуску вантажів, ін.) Тут особливе значення мають проблемно-орієнтовані карти умов і факторів виникнення ризиків (наприклад, карти транзитних шляхів переміщення наркотиків, нелегальних мігрантів тощо), сучасного стану проблем (стану боротьби з контрабандою, порушенням митних правил), їх зв'язків з обсягами, структурою, видами, напрямками зовнішньої торгівлі та ін.

Науковці і практики – фахівці з митної справи – відзначають важливість раціоналізації інформаційних потоків й оптимізації структури інформаційного забезпечення аналітичної роботи [55]. Враховуючи, що аналітичні дані організуються не лише за змістом, але й за територіальною ознакою: по зонах обслуговування митного органу (митниці, митного поста, пункту пропуску, ділянки кордону), а також по адміністративних одиницях (область, місто, район), картографічне представлення інформації є обов'язковим. На жаль, серед джерел аналітичної інформації карти практично не згадуються. Декларуючи необхідність удосконалення методики аналітичної роботи і застосування сучасних методів дослідження, ігнорується такий потужний інструмент як картографічне моделювання, ГІС-технології. На нашу думку, це значно звужує можливості отримання повних і достовірних знань щодо просторових особливостей аналізованих явищ, знижує якість планування і прогнозування діяльності ДМСУ та не відповідає як сучасним тенденціям розвитку науки і технології, так і організації митної справи у розвинутих країнах. Підтримка функції аналізу й прогнозування потребує застосування телекомунікацій, спеціальних моделюючих програм, програмних модулів універсальних офісних систем, використання графічних засобів, геоінформаційних систем, картографічних баз даних, а також здатності фахівців ефективно їх використовувати, що вимагає спеціальної підготовки [24].

В результаті дослідження аналітичної роботи у митній службі встановлено, що це є постійна дослідна діяльність, яка охоплює комплекс методичних прийомів для вивчення та оцінки інформації про стан ЗЕД, умови й результати діяльності митних органів, існуючих і потенційних проблем та сприятливих можливостей, а

також забезпечує цілеспрямоване управління митною діяльністю. Для підвищення її ефективності нами запропоновано систему карт, як складову інформаційної підтримки прийняття рішень, прогнозування і планування митної справи в Україні. Розроблено експериментальні зразки карт різних типів і тематики.

ВИСНОВКИ

Зародження митної діяльності у часи стародавніх цивілізацій стало наслідком розвитку політичних інституцій суспільства та економічних відносин. Митне регулювання в античних державах відіграла значну роль, насамперед, у зовнішній торгівлі з іншими центрами античного світу. Саме зовнішня, міждержавна, торгівля була більш організованою і масштабною і приносила найбільші прибутки до державних скарбниць. Також в античну добу держава починає використовувати деякі заходи, що в сучасних умовах становлять механізм митної політики. Це використання митних пільг, що регулювалися державою. Митні пільги застосовувались до держав – політичних союзників, а також до заможних купецьких родин для залучення їх капіталів на громадські потреби міста-поліса. У зазначений період в античних державах формується розуміння того, що податок із зовнішньої торгівлі – це окремий, самостійний вид податків, і що відбувається диференціація податків на прямі та непрямі (митні).

Експортно-імпортні мита античної доби, отже, відігравали не лише фіскальну роль: варіювання їх розмірами сприяло протегуванню місцевих виробників чи експортерів, або розширенню експортно-імпортних операцій, а також виконувало політичні завдання підтримки союзників та привілейованих друзів. В умовах, коли держава йшла на прогресивне скорочення мита або встановлення режиму безмитної торгівлі, завдання поповнення скарбниці виконував портовий збір (елліменіон, порторія). Звільнення від нього регулювалося шляхом персональних декретів.

Отже, слід визнати існування регулятивної функції античних держав у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Серед регулятивних методів переважали заходи адміністративного характеру, а також митної і торговельної політики. Головними цілями слід визнати вирішення фіскальних і воєнно-політичних завдань, усі інші були явно додатковими.

Розпад античної цивілізації не зруйнував світової торгівлі, яка на довгий час

стала головним джерелом для існування перших феодальних держав Західної Європи. Середньовічні держави, не зважаючи на характерну для феодальної економіки відокремленість, підтримували і розвивали активні торговельні контакти. Купецтво в цю добу виступало не лише як торговельна верства, а ще виконувало функції географів, дипломатів та шпигунів. Завдяки торговельним комунікаціям підтримувалися дипломатичні відносини між державами, здійснювався міжнародний і міжцивілізаційний культурний обмін. Розвиток торгових шляхів навіть в умовах раннього середньовіччя, яке характеризується нестійкими державними формами, змушував ранньофеодальні держави розгортати примітивні митні системи для отримання матеріальних ресурсів в умовах постійних дезінтеграційних процесів, боротьби між централізмом та феодальним сепаратизмом. Функціонування середньовічних торговельних шляхів спонукало державу звернути увагу на законодавче оформлення митних відносин. Торгові шляхи фактично сприяли формуванню перших зразків міждержавних митних договорів, які існували у формі капітуляріїв і статутів.

Основними історичними формами митної політики, які сформувалися і діяли в період з середини XVII до початку XX ст., стали митний протекціонізм і фритредерство, або політика вільної торгівлі.

З XIX ст., крім Великої Британії, провідне місце у світі займають ідеї політики протекціонізму. У цьому контексті митну політику другої половини XIX – початку XX ст. можна визначити як систему політико-правових, економічних, організаційних дій, спрямованих на реалізацію та захист зовнішньоекономічних інтересів держави з метою динамічного здійснення політичних і соціально-економічних перетворень в умовах формування нових економічних відносин (зміна формацій, структурна перебудова галузей промисловості). Митна політика у даному випадку виступає як складова зовнішньої політики держави. В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві, характерних для цієї доби (розбудова індустріального суспільства), митна політика набула якостей вирішення також і внутрішньо-економічних завдань, бо стимулювала багатосторонній розвиток вітчизняної економіки, надаючи їй нових

імпульсів розвитку, захищаючи від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

В умовах ринкової економіки митний тариф став концентрованим визначенням митної політики, за його допомогою регулюється ввезення та вивезення товарів у країну, і на основі цього вирішується питання, яке виробництво необхідно створювати й розвивати. Історичний досвід індустріалізації кінця XIX – початку XX ст. подає приклад використання митно-тарифного законодавства як ефективного заходу трансформації імпорту готових виробів на імпорт капіталів.

Однак світовий досвід демонструє, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому випадку, коли держава вживає заходів щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн. Митна політика в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави. На зміст митної політики впливають геополітичні фактори, вони визначають необхідність враховувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де є прояви економічної експансії з боку іноземних країн.

У другій половині XIX ст. протекціоністський політичний курс фактично охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства: промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. На піднесення ролі протекціоністської політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки до великих збройних конфліктів. Кожна країна намагалася в другій половині XIX ст. збудувати автономну, замкнуту індустріальну базу для виконання національних військових програм. У свою чергу, потужні збройні сили дозволяли державам проводити активну зовнішню політику і «відкривати» нові ринки збуту і силового підкріплення митної політики.

У той же час принципи на яких базувались митні відносини XIX – початку XX ст. породили наступні проблемні питання. Це митні війни, що стало наслідком використання більшістю країн світу огульних максимальних митних ставок. Система митного оформлення і в першу чергу митного оподаткування не встигали за розвитком виробництва і новими технологіями і це надавало можливість

підприємцям користуючись прогалинами в митних технологіях виводити значні товарні партії з під оподаткування. Наприкінці XIX ст. поширюється таке митне правопорушення як заниження митної вартості. Тому наприкінці XIX ст. створюються перші міжнародні митні організації з метою уніфікації та спрощення митних процедур.

XX століття пройшло під гаслом міжнародної митної інтеграції в контексті світової економічної глобалізації. В цих умовах особливо у XXI ст. реалізуються як національні, так і міжнародні проекти щодо подальшого спрощення митних процедур як для юридичних, так і для фізичних осіб. У системі митного регулювання пріоритети віддаються вже не ставці митного тарифу, а заходам нетарифного регулювання. І якщо демпінг у XIX ст. урядами провідних держав розглядався як законний метод економічної конкуренції та цими урядами заохочувався, то на початку XXI ст. він вже розглядається як економічний злочин.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Адашис Л. І. Митна політика як складова державної політики // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення : Матеріали конференції 20–21 листопада 2003 р. – Дніпропетровськ, 2003. – С. 95–96.
2. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. – Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. – 543 с.
3. Гамбероні Е., Ньюфармер Р. Торговельний захист: початкові, але тривожні тенденції. Доповідь Департаменту подолання бідності та економічного менеджменту Світового банку // http://wto.in.ua/files/content/pdf/wb_trade_protection_ukr.pdf
4. Гнітько С. Боротьба з контрабандою в Україні у 20-ті роки // <http://sbu.gov.ua/sbu/doccatalog/document?id=42157>
5. Горб К. М., Олексієнко Р. Ю. Аналіз митного забезпечення прикордонних територій України / Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах: Матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. – Т. 2. - 2007. – Луцьк «Вежа». - С. 183-189
6. Горб К. Проблеми територіальної організації митної справи України // Вісник Академії митної служби України. – Дніпропетровськ, 2001. - № 4. – С.72-76.
7. Давня історія України: В 3-х т. / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. – К., 1998. – Т. 2: Скіфо-антична доба. – С. 315.
8. Державний архів Харківської області.
9. Дуйчев Ив. Одна из особенностей ранневизантийских мирных договоров (IV–IX вв.) // Византийский временник. – 1959. – Т. 15. – С. 64–70.
10. Дук Н. М. Про картографування Митної служби України / Національне картографування: стан, проблеми та перспективи розвитку: Зб.нак.праць. – К.: ДНВП “Картографія”, 2003. – с. 239-243.

11. Закон України „Про зовнішньоекономічну діяльність” від 16.04.1991 р. [/http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=959-12](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=959-12)
12. Златарски В. История на Българската държава през средните векове. – Т. 1. Първо Българско царство. – Ч. 1–2. – София, 1970–1971.
13. Икономика на България : в 6 тт. – Т. 1.: Икономиката на България до Социалистическата революция / Под. ред. на Ж. Натан, В. Хаджиниколов, Л. Беров. – София, 1969.
14. Иващук І., Иващук О. Фрагментація глобального простору через утворення митних альянсів // Схід. – 2008. – №7 [/http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=35529](http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=35529)
15. Історія митної справи в Україні / за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова. – К.: Знання, 2006. – 606 с.
16. Історія митної справи в Україні: У 2-х т. / К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов, О.О. Дячок та ін.; За ред. П.В. Пашка, В.В. Ченцова. – К., 2006.
17. Карамбович І.М. Митна система та її роль в регулюванні зовнішньої торгівлі України: монографія. – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2009. – С. 182.
18. Кацевалов А. Нариси з історії економічного життя грецьких колоній на північному узбережжі Чорного моря // Збірник заходознавства ВУАН. – К., 192? // Національна бібліотека України ім. В.І. Вернадського. – В0132204. – Вирізка. – С. 1 – 46
19. Ківалов С.В. Всесвітня митна організація: історія та сучасність // Митна справа. – 2009. – № 6 (66). – С. 4–8.
20. Колесников К. Привілей безмитності у північнопричорноморських проксеніях // Культура народів Причорномор'я. Научний журнал. – 2008. – № 132. – С. 47–51.
21. Колишко Р. Перспективи децентралізації державної влади в Україні // Вісник Київського університету. – Міжнародні відносини. – Випуск 12 (частина II). – 1997. – С. 108–111

22. Конституція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/konst/CONST1.HTM>
23. Коцан Н. Н. Територіальна організація митної діяльності України: Монографія. – Луцьк: РВВ «Вежа», 2005. – 384 с.
24. Ладиченко В. В. Механізм влади: світ і Україна // Нова політика. – 1997. – №6. – С.13–14.
25. Митне регулювання в ЄС та Україні: порівняльно-правове дослідження: Науково-практичний посібник / За науковою ред. А.В. Мазура. – К.: ТОВ “Ніка-Принт”, 2005. – С. 140.
26. Митний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=92-15>
27. Мороз С.П. Суверенітет сучасної держави як невід’ємна складова концепції стійкого розвитку // Права людини: теорія, реальність, перспективи: Матер.регіон.наук.-практ.конф. – Дніпропетровськ: ДДУВС, 2009. – С.25–30.
28. Мутафчиев П. История на българския народ (681–1323) / Под ред. на В. Гюзелев. – София, 1986.
29. Павлов А. П. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: правові та історичні аспекти / А.П. Павлов. – К.: Акцент, 2002.
30. Пашко П.В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) / Монографія. – Одеса: АТ “ПЛАСКЕ”, 2009.
31. Потапова О. В. Виконавча гілка влади: сутність та особливості // Вісн. Акад. МВС України. – 2005. – № 1. – С.77–81.
32. Потапова О.В. Виконавча влада та її місце в системі поділу влади // Пробл. законності: Респ. міжвідом. наук. зб. / Відп. ред. В.Я. Тацій. – Х.: Нац. юрид. акад. України, 2004. – Вип. 66. – С. 147–152.
33. Приймаченко Д.В. Адміністративна діяльність митних органів: проблеми теорії та практики: Монографія. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2007. – С. 143.
34. Примов Б. За икономическата и политическата роля на Първата Българска държава в международните отношения на средновековна Европа // Исторически преглед. – 1961. – № 2. – С. 33–62.

35. Проект Закону України „Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України” № 8130-Д від 12.05.11 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=40331

36. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір. – К.: Обрії, 2004. – 335с.

37. Хоменко О.В. Виконавча влада: соціально-правова природа, особливості. Автореф. дис. канд. юр. наук: 12.00.01 / Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. – Х. 2005. – 20 с.

38. Циганкова Т. М., Петрашко Л. П., Кальченко Т. В. Міжнародна торгівля: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2001.

39. Чорний В. Україна і митна справа: Історичний нарис. – К.: Комп'ютерно-видавничий, інформаційний центр “КВІЦ”, 2000.

40. Beloch K.J. Griechische Geschichte. 2 Aufl. – Bd. I – IV. – Strassburg: Verlad von Karl Trübner, 1912 – 1927.

41. Berger A. A. Essentials of Mass Communication Theory. – CA: Sage Publications, 1995. – 208 p.

42. Blackwell W. The beginnins of Russian industrialization 1800–1860. – Princeton.

43. Finley M.I. The Ancient Economy. – Berkeley; Los Angeles, 1973.

44. Hasebroek J. Staat und Händel im alten Griechenland. – Tübingen, 1928.

45. Miller D. A. Byzantine Treaties and Treaty-Making: 500–1024 A. D. // Byzantinoslavica. – 1971. – Т. 32. – Fasc. 1. – P. 56–76

46. Pintner W. Russian economic policy under Nicholas I. Ithaca, 1967.

47. Polanyi K. Ports of Trade in Early Societies // The Journal of Economic History. – 1963. – Vol. 23. – № 1.

48. Polanyi K. The Economy as Instituted Process // Trade and Market in Early Empires. Economies in History and Theory. – New York, 1957.

49. Reinharz S. (with the assistance of L. Davidman). Feminist Methods in Social Research. – New York: Oxford University Press, 1992. – 414 p.

50. Roberts C.W. Content Analysis // International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences / Editors-in-Chief N. J. Smelser, P. B. Baltes. – Elsevier, 2001. – Volume 4.

51. Rostovtzeff M. Greek Sightseers in Egypt // The Journal of Egyptian Archaeology. – 1928. – XIV.

52. Scythica et Caucasica. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. В. Латышев.– Т. I: Греческие писатели. – СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1900.

53. Shapiro G., Markoff J. A Matter of Definition // Text Analysis for the Social Sciences: Methods for Drawing Statistical Inferences from Texts and Transcripts / Ed. by C. W. Roberts. – New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, 1997.

54. Theophanis Chronographia / Ex rec. C. De Boor. – Lipsiae, 1883. – Vol. 1: Textum graecum contiens.

55. Theophanis Chronographia / Ex rec. C. De Boor. – Lipsiae, 1883. – Vol. 1: Textum graecum contiens.

56. Hasebroek J. Griechische Wirtschafts- und Gesellschafts geschichte bis zur Perserzeit. – Tübingen, 1931 / Heildensheim: Georg Olms, 1966.

57. Anastasii Bibliothecari historia ecclesiastica // Theophanis Chronographia. – Bonnae, 1841. – Т. 2.

58. Asakura H. World History of the Customs and Tariffs. – Brussels: World Customs Organization, 2003.

59. Ченцов В.В., Мазур А.В. Правове регулювання інституційної реформи митної служби України: хронологія законодавчих змін та подальша перспектива. Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні / Серія «Митна політика». – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2018. – С. 66–79.

60. Колесников К. М. На краю Ойкумени: Елінські військові традиції на українських землях Причорномор'я від заснування перших поселень до перших століть християнської ери (VII ст. до н.е. – IV ст. н.е.). Київ : Темпора 2021. 312 с., іл.

61. Боротьба з контрабандою в сучасній історії української митниці: монографія / Гальський К.Є., Макаренко А.В., Тимошенко А.В., Ченцов В.В., 2021. – 144 с. -8 іл.

62. Протидія злочинності в фінансово-економічній та митній сфері. Монографія (аналітичне дослідження, правові та криміналістичні проблеми, коментар законодавства) / В.В. Ченцов, В.М.Тертишник, В.В. Варава, Д.В. Каменський, О.Г.Кошовий, С.В. Рокунь, О.В. Сачко За заг.ред. В.М. Тертишника : Дніпро, 2021, 700 с.

63. Шуляк С.В. Іноземні інтервенції як феномен міжнародної політики. Міжнародні економічні та суспільні відносини: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія /за ред. Л.М. Савчук, М.В.Корнеєва. Дніпро: Пороги, 2021. С. 413–450.

64. Історія митної діяльності: Україна в міжнародних митно-торговельних мережах: навч. посіб. / К.М. Колесников (кер. авт.кол.), Л.І. Адашис, Д.В. Архірейський, О.О. Дячок, Д.О. Бочаров, О.В. Морозов, В.В. Ченцов, С.В. Шуляк: за ред. Л.В. Деркача, В.В. Ченцова. – 2-ге вид. зі змін. і доп. – Дніпро: УМСФ, 2019. – 282 с.

65. Основи права Європейського Союзу : підручник / Л.І. Адашис, Т.М. Анакіна, С. М. Вихрист та ін.; за заг. ред. Т. Л. Сироїд ; Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків : Право, 2020. 590 с.

66. Адашис Л. І. Правові засади самоврядування. Муніципальне право: навч. посібник у визначеннях і схемах. Дніпро: Університет митної справи та фінансів, 2019. - 272 с.

67. Adashys L.I., Aparov A.M., Ivaniі O.M., Morozov O.V., Shestopalov R.M. Right to education as a factor of education public administration in the European Court of Human rights practice. Journal of Law and Political Sciences. 9 Contents Vol. 29 Issue 4 Spt. 2021. P. 346–365. [Web of Science].

68. Adashys L. Concept and preconditions of European regional policy. Philosophy, Economics and Law Review. 2021. No 1. P. 139–145.

69. Адашис Л.І., Гулевська Г.Ю. Концепція бізнесу та прав людини в контексті сучасних глобальних трендів. *Філософія права*. № 1. 2021. С. 48–63.

70. Adashys L., Trostianska P. The evolution of the common foreign and security policy of the European Union. *Scientific Bulletin of the Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs : Scientific Journal*. 2020. Special Issue № 1 (109). P. 36–41.

71. Адашис Л. Особливості застосування судами України практики ЄСПЛ в контексті захисту права на справедливий судовий розгляд та права на ефективний засіб юридичного захисту / Л. Адашис, А. Левдик. *Юридичний вісник*. № 4. 2019. С. 149–154.

72. Адашис Л. Особливості судового захисту прав та інтересів органів місцевого самоврядування / Л. Адашис, А. Левдик, С. Левицька. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. Вип. 59. Т. 1. 2019. С. 83-86.

73. Chentsov Victor. Modeling the impact assessment of agricultural sector on economic development as a basis for the country's investment potential / Alina Bukhtiarova, Arsen Hayriyan, Victor Chentsov, Sergii Sokol. DOI [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.16\(3\).2019.21](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.16(3).2019.21), Volume 16 2019, Issue #3, pp. 229–240 [Scopus]

74. Chentsov Victor. Impact of politically generated shocks on monetary performance: a cross-country comparison / Fedir Zhuravka, Mykhaylo Makarenko, Valerii Osetsyki, Oleksandr Podmarov, Victor Chentsov, doi: [http://dx.doi.org/10.21511/bbs.14\(3\).2019.09](http://dx.doi.org/10.21511/bbs.14(3).2019.09) volume 14, 2019. Issue #3. pp. 99–112 [Scopus]

75. Shulyak S. The investment model of fixed assets renovation in the agricultural industry: case of Ukraine / Kolesnik Y., Dobrovolska O., Malyuta I., Petrova A., Shulyak S. *Investment Management and Financial Innovations*. 2019. Vol. 16. № 4. P. 229–239. [Scopus] DOI:[http://dx.doi.org/10.21511/imfi.16\(4\).2019.20](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.16(4).2019.20)

76. Chentsov V. Budget planning with the development of the budget process in Ukraine / Romenska K., Chentsov V., Rozhko O., Uspalenko V. *Problems and Perspectives in Management*, 2020. Vol. 18 (2), 246–260 [Scopus]

77. Шуляк С.В. Мотиви іранської інтервенції в громадянську війну в Сирії: безпековий вимір. Регіональні студії. 2019. Вип. 18. С. 120–130 [Index Copernicus International] DOI:<https://doi.org/10.32782/2663-6170/2019.18.16>

78. Шуляк С.В. Іноземні військові інтервенції як феномен міжнародної політики. / Шуляк С.В., Щолокова Г.В. Політикус. 2021. Вип. 4. С. 110-116. [Index Copernicus International] DOI:<https://doi.org/10.24195/2414-9616.2021-4.17>

79. Ченцов В.В. Міжнародне співробітництво у сфері правосуддя : підручник / Тертишник В.М. та ін.; за заг. ред. д.ю.н., проф. В.М. Тертишника та докт. наук держ. упр., проф. В.В. Ченцова. Київ : Алерта, 2021. 276 с.

80. Адашис Л.І. Людина як основний ціннісний орієнтир у глобалізованому світі / Л.І. Адашис, Добко А.О. Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики : матеріали міжнародної науковопрактичної конференції (Дніпро, 17 травня 2019 р.). – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – С. 134–136.

81. Адашис Л.І. Права людини у глобалізованому світі. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ : Науковий журнал. – 2018. – Спеціальний випуск № 3 (94) “Права людини: методологічний, гносеологічний та онтологічний аспекти”. – С. 110–114.

82. Архірейський Д. В. Українсько-польські економічні відносини 1920-х років. IV Всеукр. Яворницькі наук. читання, присвячені 165-річчю від дня народження академіка Д. І. Яворницького, 6 лист. 2020 р., м. Дніпро. Дніпро: Ліра, 2020. С. 90–93.

83. Архірейський Д. Середземноморський вектор радянської зовнішньої торгівлі в 1920-х роках. Грані. – 2021. – Т. 24. – № 3. – С. 80–89.

84. Архірейський Д. Продовольчі відносини України та РСФРР у 1918 – першій половині 1919 р. *Roxolania Historica*: наук. зб. / редкол.: Ю. А. Святець (гол. ред.) та ін. – Д.: Ліра, 2019. – Вип. 2 (17). – С. 237–251.

85. Васковський Р. Ю. Російські війни проти України: паралелі через 100 років. Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики :

матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 17 травня 2019 р.). – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – С. 131–133.

86. Дячок О. О. Щодо запровадження особливого правового режиму на деокупованих територіях. Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 17 травня 2019 р.). – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – С. 121–122.

87. Колесников К. М. Глобалізаційні проекти на мета-регіональному рівні в доіндустріальну добу. XIII міжнародна наукова конференція “Історія торгівлі, податків та мита”, 24–25 жовтня 2019 р., Дніпро: Тези доповідей. – Київ, 2019. – С. 6–9.

88. Колесников К. М. Правовий режим здійснення митного контролю на межі з тимчасово окупованим Кримом. Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 17 травня 2019 р.). – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – С. 122–125.

89. Мороз С. П. Державознавство у системі сучасного юридичного знання. Проблеми державотворення України : матеріали засідання круглого столу кафедри теорії держави і права, конституційного права та державного управління Дніпровського національного університету. Вип.4-5. Дніпро : ДНУ, 2018. С.3–12.

90. Мороз С. П. Державорозуміння та його місце у правовій системі України: проблемні аспекти. Українське правознавство в антропологічному вимірі та європейському правовому просторі: історія, сучасність, перспективи: до 70-річчя Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України: зб.наук.праць / ред. колегія : І. Б. Усенко (голова), А. Ю. Іванова (відп. секр.), В. Є. Кириченко, Н. М. Крестовська, О. О. Малишев, І. В. Музика, Є. В. Ромінський, О. Н. Ярмиш. Київ; Херсон : Олді-Плюс, 2020. С.188–197.

91. Мороз С. П. Ідея та поняття місцевого самоврядування у політико-правовій думці України початку ХХ ст. Місцеве управління та місцеве самоврядування в історії права, держави і юридичної думки : матеріали XXXIX Міжнародної

історико-правової конференції / ред.кол. І. Б. Усенко (голова) та ін. Київ-Херсон, 2018. С. 23–28.

92. Мороз С. П. Історія держави і права зарубіжних країн : навчальний посібник для самостійної роботи ступеня вищої освіти “бакалавр”, спеціальності 081 право / С. П. Мороз. – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – 84 с.

93. Мороз С. П. Міждержавне об’єднання: тенденції розвитку. Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики : матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 17 травня 2019 р.). – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2019. – 197 с.; С.129–31.

94. Мороз С. П. Питання держави у політико-правовій думці України : проблеми інтерпретації. Феномен українського права : історичні витoki та сучасна парадигма. Міжнародна асоціація істориків права; Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. Анотована програма ХLI історико-правової конференції. Київ, 2019. С.20–21.

95. Мороз С. П. Політико-правова думка України про місцеве самоврядування. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2018, № 3 (94). С.35–39.

96. Мороз С. П. Понятійна основа правової системи суспільства. Права людини та юридична практика їх захисту: основні напрями їх взаємовпливу та підвищення ефективності в умовах глобалізованого суспільства, присвячена проголошенню загальної декларації прав людини : зб.наук.праць / уклад. канд. юрид. наук, доц. Л. М. Сердюк. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2020. С. 55–59.

97. Морозов О. В. Імпортні замовлення для реалізації морської політики Японської імперії (1863 – 1904 рр.). Історія торгівлі податків та мита. № 1–2 (18–19). 2018. С. 13–23. [Index Copernicus]

98. Морозов О. В. Міжнародні торговельні угоди XVIII–XIX ст. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції “Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики“ (17 травня 2019 р.). Дніпро: УМСФ, 2019. С. 119-120.

99. Морозов О.В. Міжнародне право в умовах російсько-японської війни 1904–1905 років. Правова позиція. 2021. № 1. С. 10–17.

100. Морозов О. В. Застосування кількісних методів в історичних дослідженнях / Морозов О. В., Гревцов М. Є. Історія торгівлі, податків, та мита: XIII міжнародна наукова конференція 24-25 жовтня 2019 р. – К., 2019. – С. 89–91.

101. Морозов О. В. Іноземні замовлення для військово-морського флоту Грецького королівства (1867–1912 рр.) Історія торгівлі, податків, та мита: XIII міжнародна наукова конференція 24-25 жовтня 2019 р. – К., 2019. – С. 47–49.

102. Морозов О. В. Питання правового забезпечення і розвитку європейської безпеки / Морозов О. В., Приймаченко Д. В., Пасечник А. В. Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності: теорія і практика. Ірпінь: Університет державної фіскальної служби України, 2019. Вип. 14. С. 235–243.

103. Ченцов В.В., Григораш О.В. Світова економіка в умовах COVID – 19. Науково-практичний журнал «Економіка та держава». № 4, квітень 2020, С. 104 – 108.

104. Ченцов Віктор, Ткачук Наталія, Усекєєв Ермек. Компаративний аналіз організаційно-управлінських моделей функціонування митних адміністрацій (на прикладі митної адміністрації Сінгапуру). *Customs Scientific Journal* № 1/2021

105. Резуник О.В., Шуляк С.В. Державотворення та криза системи держав-націй в арабському світі. Освіта і наука у мінливому світі: проблеми та перспективи розвитку. Матеріали II Міжнародної наукової конференції. 27-28 березня 2020 р., м. Дніпро. Частина II. / Наук. ред. О.Ю.Висоцький. Дніпро: СПД «Охотнік», 2020. С. 33–35.

106. Шуляк С. В., Лук'яненко М. О. Проблема ядерної програми Ірану у міжнародних відносинах. Неперервна освіта для сталого розвитку: філософсько-теоретичні контексти та педагогічна практика: Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції. 04 грудня 2020 р., м. Дніпро, КЗВО «ДАНУ» ДОР» / Наук. ред. О.Є. Висоцька. Дніпро: СПД «Охотнік», 2021. С. 191–192.

107. Шуляк С. В., Ердман О. Ю. Американсько-китайська торгова війна 2018-2020 рр. Неперервна освіта для сталого розвитку: філософсько-теоретичні

контексти та педагогічна практика: Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції. 04 грудня 2020 р., м. Дніпро, КЗВО «ДАНУ» ДОР» / Наук. ред. О.Є. Висоцька. Дніпро: СПД «Охотнік», 2021. С. 196–197.

108. Шуляк С. В., Піщанський Б. В. Сутність інтервенції як феномену міжнародної політики (погляд Дж. Розенау). Освіта і наука у мінливому світі: проблеми та перспективи розвитку. Матеріали III Міжнародної наукової конференції. 26-27 березня 2021 р., м. Дніпро. Частина II. / Наук. ред. О.Ю.Висоцький. Дніпро: СПД «Охотнік», 2021. С. 87–88.

109. Шуляк С. В., Резуник О. В. Інтернаціоналізація громадянської війни в Сирії. Інноваційні рішення в економіці, бізнесі, суспільних комунікаціях та міжнародних відносинах: матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2021. С. 625–628.