

Еволюція системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Гуменюк О.Г.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри фундаментальних та спеціальних дисциплін
Чортківського навчально-наукового інституту підприємництва і бізнесу
Тернопільського національного економічного університету

Стаття присвячена еволюції розвитку системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Дослідження зосереджене навколо найдавнішого елемента системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а саме мита. Науково-теоретично обґрунтовано сутність та особливості еволюційного розвитку системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а на цій основі розроблено практичні рекомендації щодо її вдосконалення в Україні.

Ключові слова: митно-тарифне регулювання, мито, зовнішньоекономічна діяльність, митна політика, митна система.

Гуменюк О.Г. ЭВОЛЮЦИЯ СИСТЕМЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Статья посвящена эволюции развития системы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности. Исследование сосредоточено вокруг древнейшего элемента системы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, а именно пошлины. Научно-теоретически обоснованы сущность и особенности эволюционного развития системы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, а на этой основе разработаны практические рекомендации по ее совершенствованию в Украине.

Ключевые слова: таможенно-тарифное регулирование, пошлина, внешнеэкономическая деятельность, таможенная политика, таможенная система.

Humenyuk O.H. EVOLUTION OF THE SYSTEM OF CUSTOMS-TARIFF REGULATION OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY

The article is devoted to the evolution of the system of customs-tariff regulation of foreign economic activity. The research is concentrated around the most ancient element of the system of customs-tariff regulation of foreign economic activity, namely customs duties. The essence and peculiarities of evolutionary development of the system of customs-tariff regulation of foreign economic activity are scientifically theoretically substantiated and on this basis practical recommendations for its improvement in Ukraine are developed.

Keywords: customs-tariff regulation, customs duties, foreign economic activity, customs policy, customs system.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Актуальність дослідження зумовлена швидким розвитком економіки під дією процесів інтеграції та глобалізації, як наслідок, гострою є потреба змін у галузі митної справи України. Оскільки організація митної системи – це складова політики держави і частина економічної системи, то її реформування відбувається відповідно до еволюції економіки загалом. За допомогою саме історичного екскурсу можливим стає визначення основних етапів розвитку митної справи в Україні, а на основі отриманих знань розроблення подальшої стратегії напрямів розвитку митної діяльності держави. Становлення митної системи як чинника розвитку держави залежить від взаємодії як об'єктивних, так і суб'єктивних факторів. Зі зміною типів і форм

державності змінювалась і митна політика, що відповідним чином відбивалось на ролі митних органів у системі регулювання державою економічних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розроблення теоретичних і методичних проблем розвитку та практичних аспектів регулювання зовнішньоекономічної діяльності митної служби в Україні зробили вітчизняні і зарубіжні вчені, зокрема І. Бережнюк, А. Войцещук, О. Гребельник, І. Іващук, І. Карамбович, В. Сіденко, В. Драганов, І. Дюмулен, П. Кругман, М. Лукс, Дж. Уоллі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Зусиллями означених вище науковців і дослідників сформовано наукову базу для проведення наукових досліджень у визначеній сфері. Однак у працях

більшості авторів недостатньо досліджено механізм митно-тарифного регулювання в умовах сучасних процесів інтернаціоналізації та інтеграції саме в еволюційному аспекті.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає в науково-теоретичному обґрунтуванні сутності та особливостей еволюційного розвитку системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності; розробці на цій основі практичних рекомендацій щодо її вдосконалення в Україні шляхом запровадження сучасних механізмів мінімізації негативного впливу ризиків, які виникають в умовах ринкових відносин.

Виклад основного матеріалу дослідження. Тривала залежність національного розвитку від політики оточуючих держав та обмежений період економічного суверенітету України не дали змогу розвинути достатню стійкість митної системи до зміни зовнішньоекономічних умов. Як наслідок, не сформованою залишається вітчизняна митна наука, обмеженими та не повними є теоретичні дослідження. Найменш розробленою є проблематика історично-економічної зумовленості регулятивних компонентів митної системи, головним з яких є митно-тарифне регулювання.

Отже, історично-економічне дослідження особливостей митно-тарифного регулювання є запорукою формування більш повного розуміння сутності митно-регулятивних заходів, що сприятиме оптимізації митних відносин загалом та формуванню фундаментальної митної науки зокрема.

Центральною складовою цієї ретроспекції є дослідження, зосереджене навколо найдавнішого елементу системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а саме мита.

Огляд низки наукових праць дав підстави для висновку про відсутність однозначної думки про походження слова «мити». Так, згідно з дослідженням К. Колесникова, «мити» походить від стародавнього верхньонімецького "myto" – «збір» [10, с. 12]. Автори іншої роботи [15, с. 5] вважають, що значення «мити» має національне забарвлення та походить від слов'янського «мити» («одбирати», «збирати»), що, на відміну від тюркського «тамга» (клеймо), означає не лише зовнішньоторговельні збори, але й податки загалом. Іншої точки зору дотримується російський дослідник Д. Суходоєв [16], згідно з дослідженнями якого «мит» як здебільшого внутрішній податок існував у вигляді проїзного

збору, функцію податку на торгівлю, зокрема зовнішню, виконувала «тамга».

Саме простота стягнення мита як непрямого податку за умов становлення товарно-грошових відносин та первісної інтернаціоналізації міжнародних торговельних потоків і зумовила досить ранній період зародження явища та категорії. Це підтверджує також англійське позначення мита словом "custom", що означає «звичай», тобто явище, що давно сформувалося [14, с. 626].

Активний розвиток торгівлі потребував впорядкування митних відносин і систематизації ставок мита. Вказана тенденція створила передумови виникнення інших регулятивних елементів митно-тарифного регулювання, зокрема митного тарифу. Приблизно у III ст. до н. е. в м. Тарифа (протока Гібралтар) вперше створений та застосований звід ставок мита, котрий отримав назву «тариф». Відсутність розвиненої товарної номенклатури тарифу не давала змогу повністю використати потенціал вказаного інструмента митно-тарифного регулювання (мити стягується переважно з човна, бочки чи возу, слабо враховуючи якісні чи вартісні аспекти продукції), проте прецедент систематизації ставок мита створив умови для його подальшого розвитку.

Як зараз, так і у Стародавні часи міжнародна торгівля була підґрунтям швидкого економічного розвитку багатьох цивілізацій. Центрами торговельних відносин Стародавнього світу стали держави-засновники світової цивілізації, а саме Стародавній Єгипет, Індія, Вавилон, Фінікія, Греція і Рим.

Перші історичні згадки про зовнішньоторговельні зв'язки та митні відносини в Стародавньому світі містяться у пам'ятках VI династії в Єгипті (III тис. до н. е.). Тоді Єгиптом були встановлені міцні торговельні відносини з прибережними містами Сирії. За відсутності розвинутого торгового флоту торгівля провадилася на легких човнах, була виключно прибережною й мала міновий характер [1, с. 38]. Натомість сухопутна торгівля того часу посідала центральне місце. Торговельні експедиції через складність та небезпечність визначених маршрутів об'єднувалися в каравани. На утримання військової охорони караванів торговці мусили сплачувати певні збори, що були прообразом майбутніх митних зборів [8, с. 11].

Жага до прибутку дала стимул активному розвитку зовнішньої торгівлі шляхом розвитку торгового мореплавства за правління фараонів XXVI династії (VII – VI ст. до н. е.). У цей період відкривається і функціонує так звана

факторія, форпост в Навкратісі. В його межах була утворена і функціонувала митниця, що приносила великі доходи збирачам мита [9, с. 180].

Подальший активний розвиток митних відносин Стародавнього Єгипту відбувався вже в епоху Еллінізму (IV – I ст. до н. е.). Стабільним джерелом доходів в цей час стають митні пости в Пелусії, Александрії та Елефантині. Товари, що ввозилися чи вивозилися, обкладалися нерідко високими ставками мита. Існували також внутрішні мита, для стягнення яких створювалися застави на шляхах слідування товарних потоків [6, с. 36].

Безперечними лідерами Стародавньої цивілізації прийнято вважати Стародавню Грецію та Рим. Територія Стародавньої Греції з давніх часів (III – II тис. до н. е.) була пристанищем великої кількості державних утворень (полісів), що активно проводили колонізацію Середземноморського узбережжя. Лише в V–IV ст. до н. е. відбувається централізація грецьких полісів навколо Афін, а пізніше навколо Спарти.

Перемога в грецько-перських війнах, утворення Делоського союзу і централізація грецьких земель навколо Афін дали поштовх до розвитку міжнародної торгівлі. Афіни стають першою морською державою Греції, встановлюються система мір та ваги, вводяться мита, видаються нові розпорядження стосовно ввозу і вивозу, розробляється торгове та морське право. Мита стягуються частково зі складів, частково з ринків. Як за імпортований, так і за експортований товар стягувалося мито 2% [2, с. 57–72].

Розвинена система податків і мит створена за часів панування Римської республіки. Поступовий занепад землеробства, зростання кількості міського населення та війська, активна завойовницька і марнотратна політика зовнішніх закупівель потребували колосальних державних витрат, що зростали. Митний збір становив одну з найбільш значних статей державних надходжень. Ставка мита на імпортовані товари становила 2,5%, на предмети розкоші – іноді до 12–16%. Вивізні мита зазвичай не перевищувало 2,5%. В Стародавньому Римі був поширений акциз. Виникнення останнього пов'язане з розвитком ринків високорентабельних товарів, на які спостерігався постійний високий попит. Першим акцизом у Римі був акциз на продаж рабів, що становив 4% від вартості, згодом у розмірі 1% він поширився на всі товари.

Слід відзначити роль колоніальної політики Стародавньої Греції і Риму на поширення первісних зачатків цивілізації та митної справи на національних теренах. Первісні митні інститути на території Північного Причорномор'я виникли та існували саме в утворених греками полісах (Тіра, Ольвія, Херсонес, Феодосія, Пантікапей), а першим проявом мита був так званий елліменіон, тобто портовий збір, що стягувався за користування портовою інфраструктурою. Цей збір був аналогом римської порторії [10, с. 37].

Початок Великого переселення народів і падіння Західної Римської імперії у 476 р. ознаменували перехід до нової історичної епохи в розвитку світової цивілізації – Середньовіччя.

Заселення розвинених Європейських земель переселенцями з нижчим рівнем розвитку призвело до гальмування прогресивного становлення корінної європейської, зокрема античної, цивілізації та асиміляції. Знизився рівень якості та обсягів міжнародної торгівлі. Розвиток економічної системи тогочасного суспільства зумовив перехід до нової економічної формації – феодального ладу. Як і античний спосіб виробництва, феодалізм мало чим сприяв становленню середнього класу, а отже, й прогресивному розвитку ринку і торгівлі.

Основним завданням прикордонних митниць раннього Середньовіччя була скоріше наглядова функція, тобто недопущення вивозу зброї ворожим народам та контроль за цінами на окремі групи товарів. Поширення набули ринковий збір, мито за провіз, продаж і супроводження вантажу. Рідше стягувалося також ввізне мито, ставки якого були вже значно вищими, ніж в античний період, що суттєво гальмувало торгівлю. У цей же час занепад товарно-грошових відносин приводить до відродження натуральних форм стягнення мита. Середньовічні форми мита втрачають характеристики податку на міжнародну торгівлю та повертаються до функціонального рівня збору.

Із падінням Стародавнього Риму на світову торговельну арену виходять нові гравці, а саме Візантія, Італія, Іспанія, Франція, Німеччина та арабські народи.

Візантійська торгівля, що базувалась на економічному підґрунті колишнього Риму, стримувалася численними обмеженнями. Такою, наприклад, була торгівля шовком. Високі мита, встановлені імператором, шкодили міжнародному товарообміну. Відомі випадки, коли торгівцю вигідніше було спалити корабель з товаром, аніж платити мито [17, с. 341].

Тенденція розвитку середньовічних міст особливо яскраво виявилася на прикладі італійських Амальфі, Венеції, Пізи, Генуї та Флоренції, купці яких зосереджували ключові торговельні потоки Італії і користувалися привілеями безмитності далеко за її межами. Активна торгівля велася зі слов'янськими народами: Тана (Азов) і Судак були основними складськими містами.

Визначальною складовою розвитку торговельних відносин з XI ст. стає виникнення вільного від мита купецтва окремих міст Німеччини, першим з таких стає купецтво Магдебурга. Вказана тенденція безмитності поширюється на інші міста. Важливу роль у середньовічній Німеччині відігравала річкова торгівля, яка суттєво стримувалася великим різноманіттям мит і платежів, що існували у феодално роздробленій державі.

Прагнення до становлення вільної торгівлі як противага тиску феодалного «фіску» було підтримане північними містами Німеччини. Вони почали формувати більш сприятливі для торгівлі умови, утворивши близько XIV ст. торгово-політичний союз, а саме Ґанзу. Остання охопила торговельне мореплавання Північного та Балтійського морів і була зоною стрімкого торгового безмитного розвитку Північної Європи фактично до кінця XVI ст. Ґанза справила суттєвий вплив на інтернаціоналізацію торгових відносин, зокрема на слов'янських землях. Новгород, Псков, Смоленськ, Полоцьк були залучені в європейські торговельні відносини.

Відцентрова спрямованість державного устрою та управління в період Середньовіччя встановлювалися і на землях Київської Русі. І якщо ще у IX – X ст. збирання мита (даннини) Великим Князем Київським було централізованим у вигляді так званих повозів (сплати князівськими васалами даннини самостійно) і полюддя (об'їзд васалів з метою збору податків), то вже у другій половині XI ст. у феодално роздробленій Русі став панувати принцип «каждый да держит вотчину свою». Закріплений Любицьким з'їздом князів 1097 р. він давав право здійснювати індивідуальну митну політику [7, с. 76].

Внаслідок феодалної роздробленості кожне князівство вводить свою систему податків і мит. Цю тенденцію посилює монголо-татарська навала. Фіскальні потреби руських князів і необхідність сплати даннини монгольському правителю створюють розгалужену митно-податкову систему залежної Русі. Встановлені мита та податки наклада-

лися на товари та негативно впливали на розвиток торгових відносин. Мито набуває функції збору або плати і лише інколи стягується як податок на зовнішню торгівлю.

Незважаючи на те, що розміри мит були незначними (від 0,25% до 7% від ціни), їх різноманіття та неодноразова сплата окремих (наприклад, мостового) справляли важкий фіскальний ефект.

Втрата Руськими землями цілісності визначила їх перехід під владу інших держав. Основна частина земель до 1569 р. вже належала Литовському князівству. У цей період відходить у минуле середньовічна особливість державного ладу, а саме інститут удільного князівства, і відбувається централізація влади навколо столу Великого Князя Литовського та польсько-литовського шляхетства. Митна система оптимізує розміщення власних продуктивних сил шляхом утворення митних округів, закріплення дорожнього примусу (обов'язок пересуватися княжими шляхами) і права складу (обов'язок розміщувати товари у визначеному місці). Формування державних функцій створює постійні державні витрати, фіскальне забезпечення яких покладалося переважно на митні надходження. З метою повного справляння мита, відданого зазвичай на відкуп, ведеться активна боротьба з контрабандою (об'їздом митних комор) та вводяться встановлені (індикативні) ціни, згідно з якими обчислюється мито.

Застосування тогочасною митницею мінімальних і встановлених цін було спрямоване на постійне та прогнозоване стягнення мита і виступало, на нашу думку, первісним проявом митної вартості в її сучасному розумінні. Починається процес відокремлення ринкової вартості від тієї, що слугує для митних цілей, митно-тарифне регулювання починає набувати вираженої регулятивної функції.

Оптимізація митної системи відбувається і за часів Богдана Хмельницького та Гетьманщини. Універсалом від 28 квітня 1654 р. вдосконалюються характерні особливості мита як податку на зовнішню торгівлю, а саме виникають такі два зовнішні мита, як «індукта» (ввізне) і «евекта» (вивізне), розмір яких (2%) сприяв побудові міжнародної торгівлі Гетьманщини на ліберальних началах [10, с. 164–167].

Тенденція набуття митом характеристик податку на зовнішню торгівлю та скасування великого різноманіття внутрішніх мит підтримувалася Торговим (1653 р.) і Новоторговим (1667 р.) уставами Російської держави.

Перший крок європейця на американському континенті ознаменував прихід нової епохи, а саме Раннього Нового часу (XVI – XVIII ст.). Але не лише Великі географічні відкриття (ВГВ) слугували стрімкому розвитку, адже його зумовленість була пов'язана зі зміною економічного устрою суспільства.

Нову економічну систему формували різноманітні чинники. Великі географічні відкриття сприяли притоку золота і срібла до Європи, що спричинило здорові інфляційні процеси. Як наслідок, товарно-грошові відносини отримали додатковий стимул, економіка – «розігрів», а світова торгівля – динаміку, засновану на концептуально нових фінансово-економічних началах. Економісти і політики, натхнені золотою лихоманкою, стверджують прогресивну для того часу наукову парадигму – меркантилізм. Останній сприяв первісному накопиченню капіталу для зародження і розвитку мануфактурного виробництва та капіталістичних відносин [11, с. 37–38].

Мануфактура витісняє цехове виробництво, виходить на державний рівень, визначально поглиблюючи міжнародний поділ праці та сприяючи інтернаціоналізації світової економіки. Водночас сформована внутрішня виробнича політика, обумовлена потребою захисту молодих галузей, відступає від ліберальних начал і породжує нову стратегію державної торговельної політики, а саме протекціонізм з розвиненою системою митно-тарифного регулювання. Утворена діалектична єдність «лібералізм – протекціонізм» з розвитком світового ринку формує державну зовнішньоекономічну політику, а торговельні відносини виводить на новий якісний рівень.

Великі географічні відкриття закладають матеріальний базис і в торговельних відносинах. Відкриваються нові ринки, з'являється безліч нових товарів. Протекціоністські тенденції світової економіки в умовах зростаючого товарного різноманіття міжнародних торговельних потоків якісно розвивають новий елемент митно-тарифного регулювання, а саме товарну номенклатуру як основу розвиненим протекціоністським тарифам централізованих національних економік. Товарній номенклатурі відводиться функція деталізації товарних позицій з метою диференційованого підходу до встановлення ставок митного тарифу.

Нові конкурентні умови, зокрема пріоритетність товару на національному ринку, важливість двосторонніх торговельних відносин та протекціонізм національного виробника, виокремили нову складову митно-тариф-

ного регулювання, а саме інститут країни походження. Наприклад, у Франції існували 2 митні тарифи 1664 і 1667 рр. для торгівлі з Голландією та Англією відповідно [11, с. 163], а в Німеччині принцип походження виділявся в рамках зовнішньоекономічних угод, яким країна віддавала пріоритет у торгівлі з Туреччиною та руськими купцями [3, с. 374].

В період Раннього Нового часу виходять на світову арену Іспанія, Португалія, Голландія та Англія, менш динамічно визначаються торговельні позиції Німеччини і Франції, посилюється зовнішня політика Росії, особливо за правління Петра I. У цей час митна система зі сформованими інструментами митно-тарифного та нетарифного регулювання виділяється в окрему складову державного механізму і стає однією з ознак національної економіки держави.

Отже, завдяки посиленню інтернаціоналізації світової економіки в XIX ст. митно-тарифне регулювання виходить на новий рівень, коли тариф митний набуває вираженої регулятивної і протекціоністської функції, а мита стягуються не стільки з фіскальною метою, скільки з метою захисту національного господарства, що переживало етап становлення за умов промислової революції.

З настанням XX ст. яскраво виявилися тенденції до побудови практично всіма провідними державами галузей важкої промисловості, зокрема машинобудування та військово-промислового комплексу. Промислові системи країн практично повністю замикаються тарифним захистом. З досягненням апогею регулятивної функції митно-тарифного регулювання митні відносини політизуються та набувають нової спрямованості, а саме предметом зовнішньої політики держави стає вже не побудова ефективної власної регулятивної системи, а знищення митної системи конкурента та оволодіння його ринком. Як наслідок, виникає жорстка боротьба розвинених країн за ринки збуту (зокрема, на Півдні та Сході). Напередодні Першої світової війни ця тенденція набирає широкого розмаху, ще більше ускладнюючи міждержавні відносини.

Перехід від Нового до Новітнього періоду економічного розвитку умовно розділяється подіями Першої світової війни. Перші дії у сфері митно-тарифних відносин цього часу були спрямовані на поживлення міжнародних торговельних процесів і здійснювалися під егідою Ліги Націй в рамках Женевських конференцій 1923 та 1928 рр. За їх підсумками заборонялося застосовувати митні

формальності, покликані маскувати митний тариф або ліцензування. Суттєвий вплив на процеси стабілізації міжнародних економічних процесів справила створена у 1921 р. постійна палата міжнародного правосуддя в Гаазі. Їй належить одне з перших визначень ознак митного союзу [12, с. 20].

Переломним у розвитку людства стає період після Другої світової війни. Він визначається стрімкою поляризацією світової економіки з яскравим вираженням двох світових систем господарства, а саме капіталістичної та соціалістичної. Водночас терпить крах світова колоніальна система, утворюється велика кількість молодих економік, що активно включаються в міжнародні торговельні відносини. Міжнародний поділ праці, зумовлений поглибленням світогосподарських відносин, приводить до стрімкої інтернаціоналізації товарно-виробничих потоків та економічної інтеграції окремих світових економік. Утворюється низка інтеграційних угруповань, які хоча і декларували різноманітні напрями та мету взаємодії, проте наріжним каменем своїх ініціатив практично завжди мали лібералізацію умов взаємної торгівлі. Найбільш яскравим прикладом була Європейська економічна спільнота (ЄЕС), яка стала одним зі стовпів сучасного ЄС.

В післявоєнний час посилюються позиції ФРН, Японії, Італії та Канади, зменшуються частки США, Великобританії, Франції та країн, що розвиваються у світовому експорті. В зовнішньоекономічній політиці відбуваються відхід від протекціонізму і становлення ліберальних торгово-тарифних відносин. На перший план виходить митно-тарифний інструментарій регулювання зовнішньої торгівлі. У цей же період (з 1947 по 1967 рр.) відбувається шість раундів багатосторонніх торговельних переговорів між країнами-членами Генеральної угоди з тарифів та торгівлі (ГАТТ), які були присвячені обговоренню питань зниження митних тарифів. Преференційні митно-тарифні заходи почали широко вживатися і в межах інтеграційних угруповань, що динамічно розвиваються, а саме в межах ЄЕС, АСЕАН, РЕВ [18, с. 28].

Тенденція до послаблення митно-тарифної складової в системі торговельних відносин привела, з одного боку, до зниження бар'єрів для вільної торгівлі, з іншого боку, до втрати фіскальної складової наповнення державних бюджетів та регулятивно-захисного впливу застосування митного тарифу. Останні два фактори через небезпеку і загрози для економіки «ввімкнули» її захисний механізм: еко-

номічна система компенсує фіскальну складову мита створенням додаткових податків (зокрема, податку на додану вартість), а регулятивну – виробленням нових, не завжди ринкових складових захисту національного ринку (неопротекціонізму).

Неопротекціоністські інструменти захисту, хоча й суперечать нормам, що визначені Світовою організацією торгівлі (СОТ), проте використовуються багатьма розвиненими країнами. Неопротекціонізм є особливо небезпечним для країн зі слабкою, перехідною або новою ринковою економікою. До числа останніх належить і Україна.

Проведене дослідження свідчить про тривалій еволюційний характер розвитку митно-тарифного регулювання. Поява кожної його складової була наслідком певних історично-економічних змін, що безперервно пов'язані з процесом інтернаціоналізації світової економіки. Повного регулятивного ефекту митно-тарифного регулювання можна досягти лише в нерозривному поєднанні складових, що утворюють його сучасний механізм.

Наскільки ефективно були використані механізм митно-тарифного регулювання і міжнародний досвід його застосування на національних теренах за час незалежності України, стає зрозумілим з аналізу періоду з 1991 р. до сьогодні. На нашу думку, найбільш доцільним є поділ вказаного періоду на 6 етапів.

На першому етапі (1991–1993 рр.) зовнішньоекономічна система характеризується практично повною відсутністю митно-тарифного регулювання. Митно-тарифне регулювання тоді визначається митним тарифом СРСР 1981 р., а з січня 1993 р. вводиться Єдиний митний тариф України [13].

Для другого етапу (1994–1995 рр.) розвитку національної системи митно-тарифного регулювання характерне оподаткування експортно-імпортних операцій переважно з фіскальною метою. Тоді закладаються основи митно-тарифної політики, а саме у 1994 р. створюється Митно-тарифна рада [5, с. 11]. Варто відзначити, що введення на цьому етапі розвитку фіскальних мит має й протекціоністський ефект та позитивно позначається на сповільненні темпів економічного занепаду, поступовому відновленні економіки і створенні позитивного платіжного балансу.

На третьому етапі (1996–1998 рр.) впроваджуються активні засоби, спрямовані на захист вітчизняної промисловості. Посилення протекціонізму відбувається на фоні приведення системи митно-тарифного регу-

лювання до вимог ГАТТ/СОТ в рамках переговорного процесу, що почався. Відбувається скасування гіпертрофованої системи пільг, що разом з підвищенням ставки мита на високорентабельну продукцію дало очікуваний фіскальний ефект. Водночас ставки на імпортовану сировину встановлюються на мінімальному рівні, вводиться експортне мито на деякі види товарів [4, с. 72].

На четвертому етапі (1999–2005 рр.) провадилося вдосконалення митно-тарифного регулювання відповідно до міжнародного митного законодавства та вимог ГАТТ/СОТ. Оптимізується товарна номенклатура, знижуються мита на сировину. Відбувається поступова оптимізація ставок мита і на готову продукцію, що приводить до їх підвищення. Це сприяє відходу частини імпорту у тінь та використанню контрабандних схем переміщення товарів [7, с. 100].

На п'ятому етапі (2006–2010 рр.) різко активізується співпраця із СОТ через підписання 35 із 44 двосторонніх протоколів з доступу до ринків товарів та послуг. 16 травня 2008 р. набуває чинності Протокол про приєднання України до Угоди про створення СОТ, який було підписано в Женеві 5 лютого 2008 р. Україна стає повноправним членом організації. В рамках членства в СОТ здійснюється лібералізація імпортного та експортного тарифів, що супроводжується зниженням ставок мита на низку визначених товарів.

Шостий період (з 2010 р.) характеризується змінами в структурі митно-тарифного регулювання, а саме посилюється контроль за правильністю визначення митної вартості, класифікації і країни походження товарів. Головними пріоритетами реформування митниці стають скорочення часу митного оформлення та формування інноваційної форми митного контролю, що властивий всім високорозвиненим країнам, а саме митного постаудиту. Серед ключових інновацій митної діяльності можна визначити також активне впровадження сис-

теми електронного декларування, побудову та запровадження автоматизованої системи аналізу та керування ризиками під час здійснення митного контролю товарів і транспортних засобів та введення інституту уповноваженого економічного оператора. В рамках інтернаціоналізації митного співробітництва налагоджується активна співпраця з низкою митних адміністрацій країн-членів Всесвітньої митної організації. Вказані тенденції, безперечно, закладають базис для трансформації національної системи митно-тарифного регулювання і сприяють створенню адекватного механізму інтернаціоналізації національної економіки в світове економічне середовище.

Висновки з цього дослідження. Проведене дослідження теоретичних засад системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності дало змогу сформулювати такі висновки. Історично першою складовою митно-тарифного регулювання було мито. Будучи похідною збору (плати), з розвитком державної централізації, міжнародного поділу праці і міжнародної торгівлі мито набуває характеру податку на зовнішню торгівлю та формує об'єктивно зумовлену систему економічних відносин, а саме митний тариф. До XVIII ст. внаслідок поглиблення рівня та якості торговельно-економічних відносин навколо митного тарифу й мита з'являються інші складові, такі як митна вартість, розвинута товарна номенклатура, інститут країни походження товарів. Таким чином, формується весь механізм митно-тарифного регулювання.

Отже, процес створення митно-тарифної системи України не почався з 90-х рр. ХХ ст., а відбувався протягом великого історичного періоду формування державності. На певних історичних етапах, коли територія країни була підпорядкована іншим державам, цей процес розвивався в рамках державних політик країн-васалів. З моменту проголошення незалежності Україна самостійно будує власну митну систему та проводить власну митну політику.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Авдиев В. Военная история древнего Египта. Москва: Советская наука, 1948. Т. 1: Возникновение и развитие завоевательной политики до эпохи крупных войн XVI – XV вв. до н. э. 1948. 240 с.
2. Бэр А. История всемирной торговли. Ч. 1. Москва, 1876. 236 с.
3. Бэр А. История всемирной торговли. Ч. 2. Москва, 1876. 430 с.
4. Ващенко В. Розвиток митно-тарифного регулювання в Україні. Митний брокер. 1999. № 11 (30). С. 63–74.
5. Войцещук А. Фінансові оцінка та контроль митної вартості товарів: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.04.01. Тернопіль, 2005. 232 с.
6. Белявский А., Лазаревич Л., Монгайт А. Всемирная история: энциклопедия в 10 т. Москва: Гос. изд. полит. лит., 1956. Т. 2. 1956. 900 с.

7. Гребельник О. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності: підручник. Київ: ЦУЛ, 2005. 696 с.
8. Дубініна А., Сорокіна С., Зельніченко О. Митна справа. Київ: ЦУЛ, 2010. 320 с.
9. Дюрант В. Жизнь Греции / пер. с англ. В. Федорина. Москва: КРОН-ПРЕСС, 1997. 704 с.
10. Колесников К. та ін. Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті / за ред. В. Ченцова. Одеса: Пласке, 2010. 541 с.
11. Кенигсбергер Г. Европа раннего Нового времени, 1500–1789 гг. Москва: Весь Мир, 2006. 320 с.
12. Переполькін С. Міжнародно-правові аспекти митного співробітництва європейських держав: монографія. Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2008. 141 с.
13. Про Єдиний митний тариф України: Закон України від 5 лютого 1992 р. № 2097-XII (втратив чинність). URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.
14. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / пер. с англ. Москва: Соцэкгиз, 1962. 684 с.
15. Бихун В. та ін. Столична митниця. Віхи історії. Київ: ЛАТ&К, 2007. 222 с.
16. Суходоев Д., Котихина А. История таможенного дела и таможенной политики России. Нижний Новгород: Нижнегородский госуниверситет, 2010. 76 с.
17. Успенский Ф. История Византийской империи / сост. Т. Мальчикова. Москва: Мысль, 1996. 827 с.
18. Циганкова Т., Петрашко Л., Кальченко Т. Міжнародна торгівля: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2001. 488 с.

REFERENCES:

1. Avdiev V. (1948) Voennaya istoriya drevnego Egipta. T.1: Vozniknovenie i razvitie zavoevatelnoy politiki do epohi krupnykh voyn XVI – XV vv. do n.e. [Military history of ancient Egypt. P.1: The emergence and development of aggressive policy before the era of major wars of the XVI – XV centuries. BC]. Moscow: Soviet science (in Russian).
2. Ber A. (1876) Istoriya vsemirnoy torgovli Chast.1 [History of World Trade]. Moscow (in Russian).
3. Ber A. (1876) Istoriya vsemirnoy torgovli Chast.2 [History of World Trade]. Moscow (in Russian).
4. Vashchenko V. (1999) Rozvytok mytno-taryfnoho rehulivannia v Ukraini [Development of customs-tariff regulation in Ukraine]. Customs broker. № 11 (30) pp. 63–74.
5. Voitseshchuk A. (2005) Finansovi otsinka ta kontrol mytnoi vartosti tovariv [Financial valuation and control of customs value of goods] (PhD Thesis), Ternopil.
6. Belyavskiy A., Lazarevich L., Mongayt A. (1956) Vsemirnaya istoriya: entsiklopediya v 10 tomah [World History: encyclopedia in 10 volumes] Moscow: State edition of political literature (in Russian).
7. Hrebelyuk O. (2005) Mytne rehulivannia zovnishnoekonomichnoi diialnosti [Customs regulation of foreign economic activity]. Kyiv: Center for Educational Literature (in Ukrainian).
8. Dubinina A., Sorokina S., Zelnichenko O. (2010) Mytna sprava [Customs business]. Kyiv: Center for Educational Literature (in Ukrainian).
9. Dyurant V. (1997) Zhizn Gretsii [Life of the Greek]. Moscow: CROWN-PRESS (in Russian).
10. Kolesnykov K. (2010) Istoriia mytnoi diialnosti: Ukraina v yevropeiskomu konteksti [History of customs activity: Ukraine in the European context]. Odessa: Plaske (in Ukrainian).
11. Kyonigsberger G. (2006) Evropa rannego Novogo vremeni, 1500–1789 [Europe of the early New Age]. Moscow: The whole world (in Russian).
12. Perepolkin S. (2008) Mizhnarodno-pravovi aspekty mytnoho spivrobitnytstva yevropeiskykh derzhav [International legal aspects of customs cooperation of European states]. Dnipropetrovsk: Academy of Customs Service of Ukraine (in Ukrainian).
13. Verkhovna Rada of Ukraine (1992) Pro Yedyniy mytniy taryf Ukrainy: zakon Ukrainy vid 05.02.1992 p. № 2097-XII (vtratyv chynnist) [On the Uniform Customs Tariff of Ukraine: Law of Ukraine dated 02.05.1992 No. 2097-XII (expired)]. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua> (accessed 05.02.2018).
14. Smit A. (1962) Issledovanie o prirode i prichinah bogatstva narodov [A Study on the Nature and Causes of the Wealth of Peoples]. Moscow: Sotsekgiz (in Russian).
15. Bykhun V. (2007) Stolychna mytnytsia. Vikhy istorii [Metropolitan Customs Office. Milestones of the story]. Kyiv: LAT&C (in Ukrainian).
16. Suhodoev D., Kotihina A. (2010) Istoriya tamozhennogo dela i tamozhennoy politiki Rossii [History of customs and customs policy of Russia]. Nizhny Novgorod: Nizhny Novgorod State University (in Russian).
17. Uspenskiy F. (1996) Istoriya Vizantiyskoy imperii [History of the Byzantine Empire]. Moscow: Mysl (in Russian).
18. Tsyhankova T., Petrashko L., Kal'chenko T. Mizhnarodna torhivlia [International trade]. Kyiv: KNEU (in Ukrainian).