

История зарождения таможенного дела



Выполнили :Рыжкова Анастасия и Чуева



Условия возникновения таможенного дела до нашей эры



Условия возникновения таможенного дела до нашей Эры

- Экономической предпосылкой появления таможенных сборов и органов, их взимающих, явилось возникшее в человеческом обществе при разложении первобытнообщинного строя в результате отделения ремесла от земледелия, товарное производство – изготовление продуктов труда с целью обмена. Вместе с этим появилась и торговля «причем не только внутри племени и на его границах, но уже и с заморскими странами».
- Позднее возникает «класс, который занимается уже не производством, а только обменом продуктов, а именно купцов».

Первые известные тарифы

□ Древнейшим актом, своеобразным рукотворным памятником пошлине можно считать Пальмирский таможенный тариф 137 года, который был утвержден сенатором города Пальмира (территория современной Сирии) и высечен на камне на греческом и шумерских языках. Являясь одним из ранних сводов пошлин, Пальмирский таможенный тариф предупредил возникновение споров о правомочности сбора таможенных пошлин между таможенной администрацией города и жрецам.



Первые известные тарифы

В 3 веке н.э. в городе Тарифа в нынешней Андалусии, в провинции Кадис, на юге Испании, где в то время господствовал Карфаген, была впервые составлена таблица, в которую вносилось название товара, его меры измерения и указана величина пошлины (сбора) за его провоз через Гибралтарский пролив. Таблица (перечень товаров) систематизировала порядок и величину пошлины и была названа по названию города – тариф.

Таможенный тариф стал для таможенных органов государства важным инструментом пополнения казны. Ставки тарифа ежегодно увеличивались или уменьшались с учетом экономической конъюнктуры. Древние государства, умело используя тарифную сетку, приспособливали ее к своим потребностям и пополняли казну. Практически около 80 % поступлений в казну шли за счет таможенных пошлин.



Становление таможенного дела в Древнем Египте

□ Первые сведения о внешнеторговых связях содержатся в памятниках 6-ой династии в Древнем Египте в начале 3-го тысячелетия до нашей эры, когда египтяне торговали с финикийскими городами и с жителями земель бассейна Красного моря. Затем торговые связи купцов из долины Нила распространились на рабовладельческие государства Древнего Востока.



В Древней Ассирии (в государстве Ашшур) на рубеже 3-го и 2-го тысячелетий до нашей эры, взимались пошлины в пользу Ашшура с торговли в его колониях в Малой Азии. В Вавилоне, который в начале 2-го тысячелетия до нашей эры объединил всю долину Двуречья и стал почти на 2 тысячи лет важнейшим экономическим и культурным центром древнего мира, все товары при ввозе в город осматривались, и с них взывкивалась пошлина.

Первоначально торговля была сухопутной, и купеческие караваны нуждались в остановках в пути. Места стоянок зачастую одновременно были местами торговли, поэтому пользование складочными местами стало сопровождаться уплатой податей. Позднее торговля стала создаваться в морских портах. Правила торговли не допускали обмана, поэтому следить за порядком должны были специфические государственные служащие, на содержание которых шла часть взимавшихся пошлин. Многочисленными складочными местами для азиатских тканей, пряностей, благовонных веществ стали древние порты Средиземного моря, а посредниками в торговле финикийские и греческие мореходы.

Зарождение таможенного дела в Древней Греции

Греция не имела плодородных почв и её территорию почти со всех сторон окружает вода, поэтому жители находили в торговле в большей степени средства к существованию.

В самой Греции таможенные пошлины на привозные товары составляли $1/10$ часть их цены. Однако со временем афиняне решили, что умеренные пошлины способствуют развитию торговли и могут дать большой доход. Поэтому во время Демосфена в IV в. до нашей эры привозные пошлины сократились до $1/20$, $1/50$ и даже на $1/100$ части цены товара. Отдельные предметы (оружие, воинское снаряжение) освобождались от уплаты пошлин. Союзники Афин имели таможенные льготы, уплачивая пошлины в размере $1/100$ части цены товара, в то время как города, зависимые от Афин, платили $1/20$ часть цены. Иностранные граждане, которых в Аттике насчитывалось 6 тысяч, с разрешения ареопага были освобождены от уплаты пошлин.



Выделение таможенников в отдельную категорию государственных служащих в Древнем Риме



Развитие таможенного дела в Древнем Риме сходно с развитием таможенного дела в Греции. В V в. до нашей эры царь назначил на все привозные товары пошлины. В Древнем Риме пошлины назывались портории. При основании Рима в VI в. до нашей эры государственный доход состоял из незначительной подати населения. Царь Каттмар учредил город и ввёл пошлины. Бралась налоги на импорт. Пограничные пошлины существовали наряду с морскими

РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА В ЭПОХУ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ



Роль таможенных служащих в средневековье

Сборщики пошлин в Европе занимали высокое положение. У франков в 499 году, сборщики пошлин приравнивались с епископами и графами, таможенники находились в подчинении графов, которые считались старшими королевскими таможенными чиновниками.



Если в период раннего феодализма таможенники относились к привилегированной верхушке, то позднее эта должность всё чаще становится общественной, служащей интересам купечества и ремесленников.

В обязанности страсбургских таможенников входило взимание самых главных налогов, в то время как ярмарочные сборы взимал граф как крепостной начальник. Мосты Страсбурга содержали совместно граф и таможенники

Первые таможенные заставы в европейских княжествах X-XII

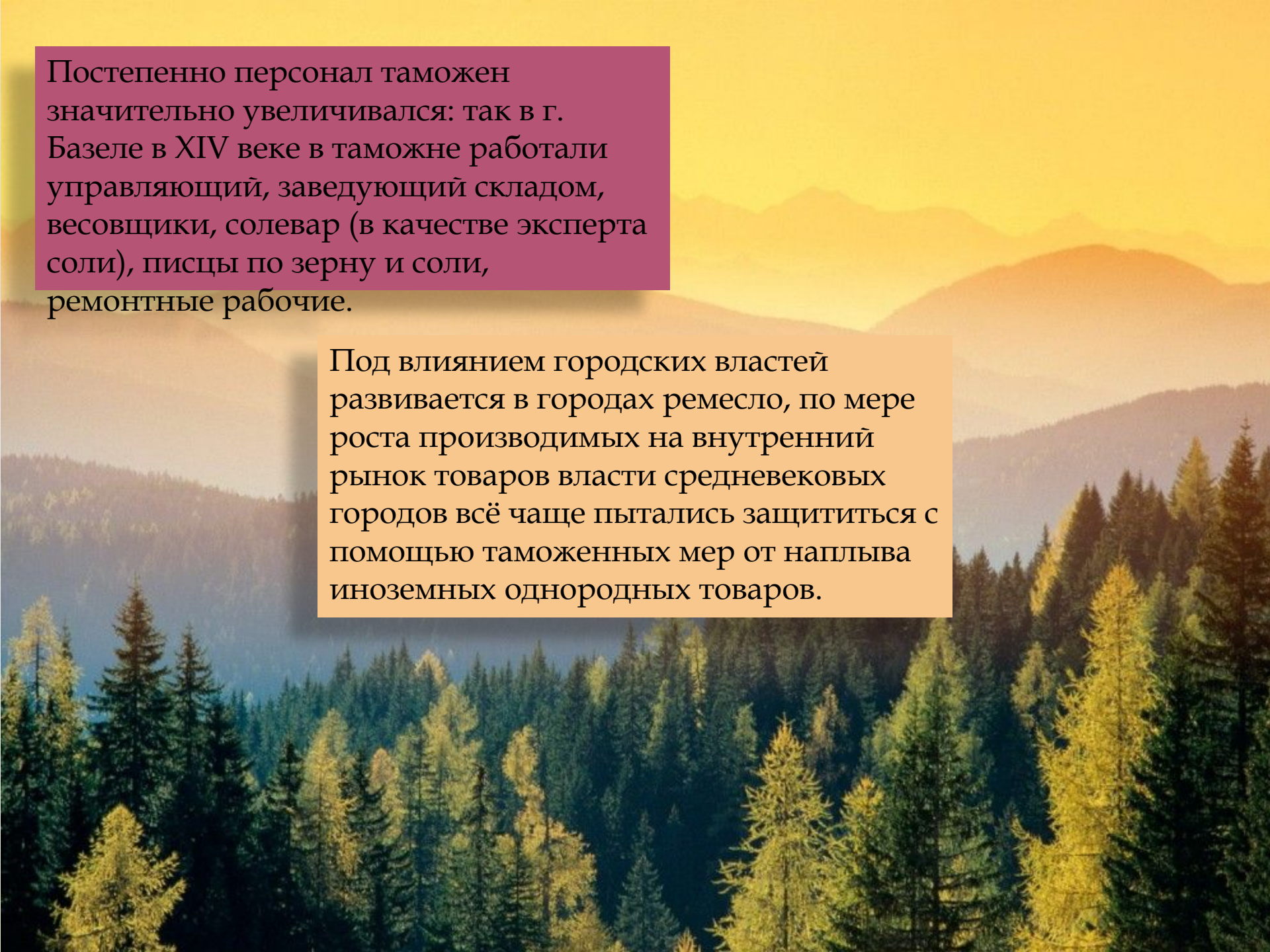
веках.

В XIV веке на Рейне было 64 таможенных застав, на Эльбе – 35, а на Дунае только – 77. там, где реку можно было перейти вброд, феодалы строили мосты и брали плату за проезд и проход по этим местам. Иногда через реку протягивали канат, чтобы брать плату с купеческих судов за проход по реке под мостом.

В феодальных владениях взимались пошрины за потоптанную лошадьми и колёсами траву и мох у дороги, за сорванные с деревьев плоды – феодалы по своему «заботились» об охране окружающей среды.

Иногда дороги специально заваливались срубленными деревьями, чтобы взимать пошрины за объезд завалов.

.М. Кулишер считал, что средневековые замки строились феодалами под предлогом защиты таможен со специальной целью грабежа проезжающих лиц. Это провозглашалось как символ справедливости



Постепенно персонал таможен значительно увеличивался: так в г. Базеле в XIV веке в таможене работали управляющий, заведующий складом, весовщики, солевар (в качестве эксперта соли), писцы по зерну и соли, ремонтные рабочие.

Под влиянием городских властей развивается в городах ремесло, по мере роста производимых на внутренний рынок товаров власти средневековых городов всё чаще пытались защититься с помощью таможенных мер от наплыва иноземных однородных товаров.

Понятие таможенных пошлин в средневековье.

В Париже в XII веке при ввозе в город облагались пошлинами не только все иностранные товары, но и шелковые, полотняные, бумажные изделия других французских городов, а также сукна и меха. В Парме по статуту 1211 года все ввозимые в город шерстяные изделия и сукна отбирались магистратом и сжигались

В Гамбурге статут 1458 года предусматривал, что изготовленные вне города токарные изделия могут продаваться оптом во всякое время года, а в розницу – только в течение трех дней в году. Но такая изолированность не могла сохраняться долго. Города вступают в связь друг с другом, из одного города в другой привозятся новые орудия труда, и разделение между производством и торговлей вскоре вызывает новое разделение производства между отдельными городами, в каждом из которых преобладает своя особая отрасль промышленности

Характер таможенных пошлин в эпоху меркантилизма в XV-XVIII веках.

В таможенной политике укрепляется стремление выработать общую пошлинную систему на внешних границах государства.

В английской Великой Хартии вольностей 1215 года содержится упоминание об «уплате дьявольски несправедливых пошлин» на товары, ввозимые и вывозимые из Англии. Однако таможенная централизация в европейских государствах будет продолжаться ещё много веков; между Англией и Шотландией таможи будут уничтожены в 1707 году; а заставы между Англией и Шотландией – в 1823 году. Во Франции таможенное единство наступит в 1790 году, а Австрия сформирует свою таможенную политику в 1775-1851 годах. В Италии таможенные барьеры падут в 1859 году, а таможенное объединение Германии будет продолжаться с 1842-1888 годы.



Таможенные пошлины раннего меркантилизма носили только финансовый характер и взимались как при ввозе, так и при вывозе товаров. В XVI веке привозные пошлины Англии давали 42 тыс. фунтов стерлингов дохода, а вывозные – 185 тыс. В Египте через территорию которого в XIII-XV веках шли транзитные купеческие караваны из Европы в Индию и обратно, таможенные пошлины составляли около 15% стоимости товаров, а в конце XV века возросла до 35 % и выше. Льготный тариф был установлен только на железо и

Во Франции в таможенном тарифе (1664 г.) отмечалось, что фискальное значение таможенных сборов не ослабевало. Таможенный тариф содержал 700 статей по привозу товаров и 900 статей по вывозу, что свидетельствовало о большей детализации таможенного

орый купцы поставляли из

ТАМОЖЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ И
ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА В
НОВОЕ И НОВЕЙШЕЕ ВРЕМЯ В
ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ



Таможенные отношения в эпоху позднего меркантилизма (XVII в.).

Активизации таможенной политики способствовали географические открытия, вызвавшие покорение новых земель и обязанность колоний торговать только с метрополиями на эквивалентной основе, что контролировалось таможенными органами. Таможенные тарифы всё чаще запрещают ввоз в европейские государства и их колонии товаров других стран, ибо это мешает развитию отечественной промышленности, а также запрещают вывоз сырья из колоний в страны, где сырьё могло быть использовано для развития конкурирующих отраслей промышленности.

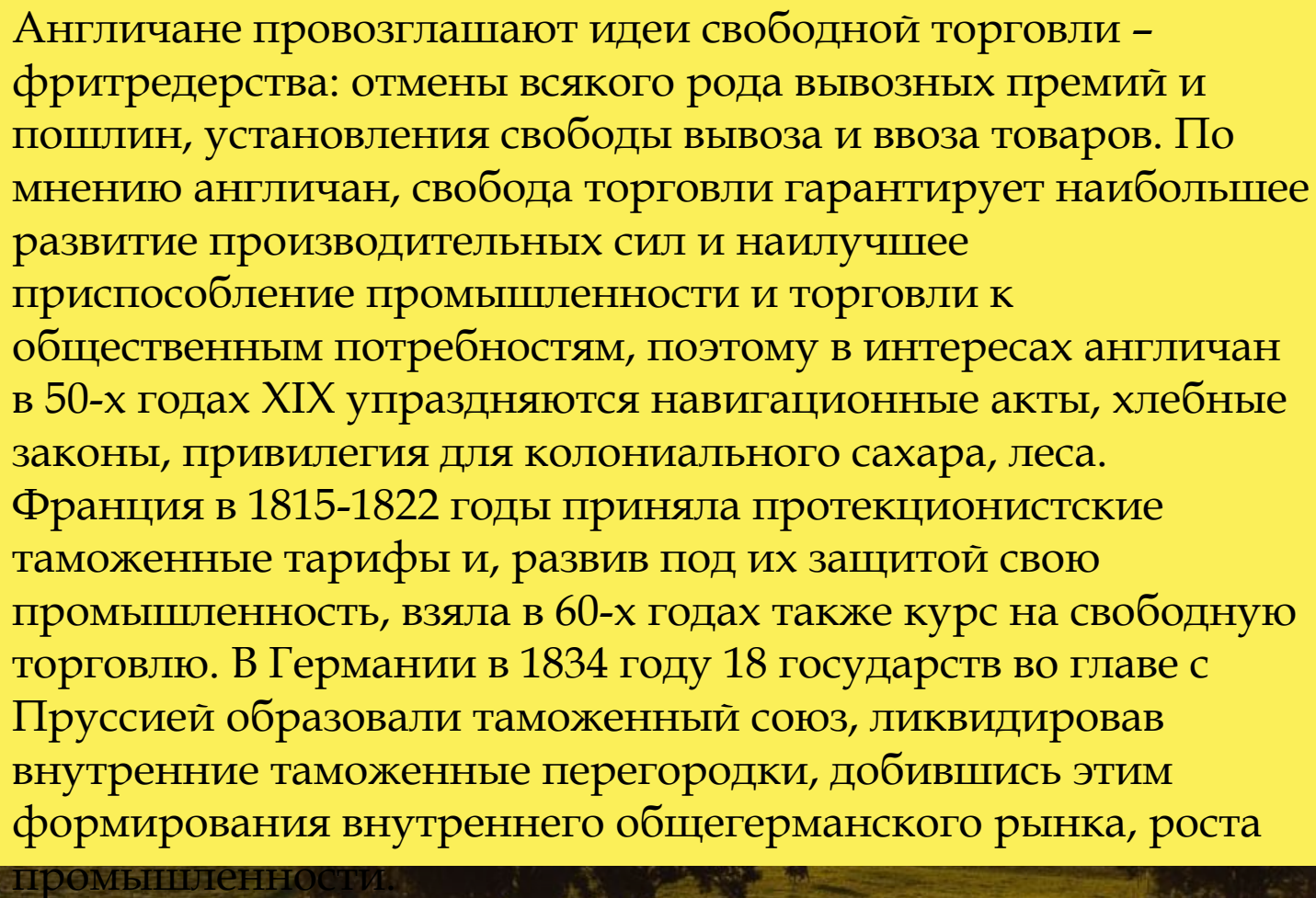
В Западной Европе возникают мощные торговые капиталы: Ост-Индские в Англии, Голландии, Дании, Испании, Швеции, Франции, Вест-Индские в Англии и Франции, Московская компания для торговли с Россией (создана в Англии), упраздняются скovskyвавшие торговлю складочные места, зачастую бывшие обязательными пунктами совершения сделок, снимаются ограничения в вывозе за границу торговыми компаниями благородных металлов (в Англии в 1653 году)

Таможенное дело и система протекционизма (XVIII в.). Особенности протекционистской политики Европы

Европейское правительство, следуя примеру Англии, издаёт законы, покровительствующие не только торговлю, но и мануфактурному производству. В XVII веке Европа переходит от меркантилизма к протекционизму – защите отечественного производства

С усилением таможенных мероприятий на границах европейских государств, оживляется, и средство обхода таможенных мер – контрабанда, которая исторически возникла с началом досмотра товаров и взимания таможенных сборов

В 1650 году в Англии был принят закон, запрещающий иностранцам торговать в английских колониях без разрешения английского правительства. Голландцы в ряде случаев казнили английских купцов, торговавших на нидерландской территории. В Испании из-за широко распространенной контрабанды не дали заметных результатов попытки установить протекционистские пошлины для защиты промышленности в XVIII веке



Англичане провозглашают идеи свободной торговли – фритредерства: отмены всякого рода вывозных премий и пошлин, установления свободы вывоза и ввоза товаров. По мнению англичан, свобода торговли гарантирует наибольшее развитие производительных сил и наилучшее приспособление промышленности и торговли к общественным потребностям, поэтому в интересах англичан в 50-х годах XIX упраздняются навигационные акты, хлебные законы, привилегия для колониального сахара, леса. Франция в 1815-1822 годы приняла протекционистские таможенные тарифы и, развив под их защитой свою промышленность, взяла в 60-х годах также курс на свободную торговлю. В Германии в 1834 году 18 государств во главе с Пруссией образовали таможенный союз, ликвидировав внутренние таможенные перегородки, добившись этим формирования внутреннего общегерманского рынка, роста промышленности.

Таможенные правила XVIII-XIX веков в европейских государствах и городах отражают изменившуюся расстановку сил в социальном составе общества и содержат сплошь и рядом нормы и предписания, гарантирующие возможно быстрое оформление в таможне провозимых товаров и багажа купцов, промышленников, туристов. Так, закон о дорожных деньгах в Бадене в 1747 году, предусматривал, что таможенники при получении дорожных сборов с проезжающих «не должны их долго задерживать, а с надлежащей скромностью и без промедления обязаны обслужить и получить сборы согласно тарифа».

Баденская таможенная инструкция 1821 года устанавливала, что таможенник, взимающий дорожные сборы, должен выполнять свои обязанности «быстро и без грубостей». Закон Тюрингского таможенного объединения 1833 года провозглашал: «Долг таможенных чиновников, не взирая на лица, с которыми они имеют дело по службе, обращаться порядочно, вести себя скромно, чтобы расспросы и досмотры не были лишними и превышали целей всего дела».

В наше время, сохраняя в определенной степени таможенные тарифы для поощрения ввоза сырья, для ограничения ввоза готовых изделий, утверждая различные таможенные запреты правительства, создаются новые средства регулирования внешней торговли. Такие как:

контингентирование ввоза и вывоза товаров под предлогом регулирования

экспорта и импорта (фактически

поддержания цен на внутреннем

рынках стран в пользу отечественных

международных концернов), раз

валютные ограничения, системы

выдачи лицензий на товары

Таможенным органам стран, кроме традиционных операций

по досмотру товаров, начисления пошлин и борьбы с контрабандой,

вменяются в обязанности задачи контроля за выполнением

лицензионных и валютных законов, учета контингентирования товаров.

Новыми явлениями стали двусторонние и многосторонние конвенции по

таможенным вопросам, а также

«таможенные войны» между такими

странами как США и Япония, США и

страны Европы.