

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurosovaya-rabota/397928>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Таможенное дело

Введение 3

Глава 1. Историография таможенного дела в зарубежной литературе 5

1.1 Историография таможенного дела до XIX в. 5

1.2 Историография таможенного дела XIX-XX в. 10

Глава 2. Возникновение, становление и развитие таможенных органов зарубежных государств 17

2.1 Исторический опыт деятельности таможенных органов Западной Европы 17

2.2 Исторический опыт деятельности таможенных органов США 25

2.3 Исторический опыт деятельности таможенных органов стран Азии и Африки 27

Заключение 35

Список использованных источников 36

Введение

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что таможенная служба играет важную роль в программе государственного становления. Ее деятельность регулируется множеством законодательных актов, контролируемых таможенным правом. Каждый специалист обязан иметь понятие о таможенном праве и самой службе, а для глубокого понимания истоков таможенного права России необходимо рассмотреть его в исторической перспективе.

Становление и развитие таможенной службы тесно связано с историей государственности. Важно помнить, что нет торговли без налогов, и именно на таможенные налоги, пошлины и сборы финансировались многие правительственные мероприятия в интересах российского народа и страны. Деньги, собранные через таможи, направлялись на развитие экономики, оборону, здравоохранение, образование и государственные реформы. Они также использовались для строительства важных архитектурных сооружений. На протяжении истории активно боролись с контрабандой, касающейся не только незаконного ввоза и вывоза товаров.

Сегодня исторические аспекты становления и развития таможенного дела и законодательства нашли отражение в научных работах таких авторов, как Д. И. Менделеев, Е. Осокин, Н. Н. Шапошников, А. И. Потяев, Л. Н. Марков, Ю. Г. Кисловский, А. Н. Козырин, К. Лодыженский.

Таможенная служба играет важнейшую роль в защите экономических интересов. Поэтому знание истории становления этой службы является необходимым. Это делает выбранную тему актуальной.

Целью курсовой работы является анализ исторического опыта таможенной службы за рубежом.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать историографию таможенного дела до XIX в.;
- проанализировать историографию таможенного дела XIX-XX в.
- рассмотреть возникновение, становление и развитие таможенных органов зарубежных государств;
- проанализировать исторический опыт деятельности таможенных органов Западной Европы;
- проанализировать исторический опыт деятельности таможенных органов США;
- проанализировать исторический опыт деятельности таможенных органов стран Азии и Африки.

Методы исследования в курсовой работе могут включать общие подходы, такие как наблюдение, индукция, дедукция, гипотезирование, анализ, синтез, сравнение, формализация, идеализация, эксперимент и моделирование.

Теоретической основой исследования являются труды отечественных и зарубежных авторов.

Работа состоит из следующих структурных элементов: введение, две главы, пять параграфов, заключение, список использованных источников.

Глава 1. Историография таможенного дела в зарубежной литературе

1.1 Историография таможенного дела до XIX в.

Изучение исторических источников свидетельствует о том, что таможенные услуги возникли более 2000 лет назад, зародившись в III-II веках до нашей эры.

На основании научных исследований можно сделать вывод, что история таможенных служб насчитывает более тысячелетия. Ее возникновение связано со становлением и развитием государства во второй половине первого тысячелетия.

Таможня и таможенные отношения в своей эволюции прошли ряд этапов. Его история напоминает нам о прошлом, хранит накопленный человеческий опыт и показывает движение к современной концепции тарифов.

Этому способствовал целый ряд обстоятельств: строительство городов, развитие культуры, формирование денежной системы, организация и расширение производства. Но главным из них был товарообмен - необходимая цель для народов с разным климатом, разными природными условиями и разными возможностями производить те или иные товары. Мировая экономика двигалась к цивилизованному товарообмену, основанному на введении таможенно-тарифных отношений и формировании тарифной политики. Этот процесс ускорялся развитием промышленности и сельского хозяйства.

Экономическими предпосылками появления тарифов и органов их взимания стали отделение ремесла от сельского хозяйства, возникновение товарного производства и, соответственно, торговли. Первые сведения о внешнеторговых связях относятся к началу III века до н. э., когда происходила торговля египтян с финикийскими городами и жителями бассейна Красного моря. Позже торговые связи купцов долины Нила распространились на государства княжества.

Первоначально торговля велась по суше, и купеческим караванам приходилось останавливаться по пути. Поскольку порты захода были одновременно и местами торговли, с них взимались налоги. Со временем тарифы стали применяться и к морским портам. Многочисленные места хранения азиатского текстиля, пряностей и специй стали древними портами Средиземноморья, а финикийские и греческие мореплаватели выступали в роли торговых посредников.

Поскольку движение купеческих караванов было небезопасным, а содержание дорогостоящей охраны обременительным и не всегда эффективным для купцов, они часто "добровольно" платили странствующим землевладельцам - разбойникам - за их услуги. Так постепенно сформировался тариф, который стал прототипом для более поздних тарифов.

По мере образования государств начала формироваться система налогов (в Древней Ассирии на рубеже III и II веков до н. э., в Вавилоне в начале II века до н. э.), в том числе налоги на торговлю и перевозку товаров. Важнейшим фактором активной внешней торговли Греции были ее природные условия. Отсутствие плодородных почв в Греции и то, что территория почти со всех сторон была окружена водой, означало, что жители активно занимались торговлей, особенно посреднической. Морская торговля была рискованным делом, поэтому купцы создавали компании и занимали деньги.

Греки получали хлеб из Египта, Сицилии и северного Причерноморья. Из Македонии и Фракии доставляли корабли и древесину для строительства, а из Финикии - предметы роскоши. Причерноморские города Херсонес, Пантикапей и Феодосия были настолько важны для внешней торговли Древней Греции, что на товары из этих городов не взимались импортные и экспортные пошлины. Причерноморские города поставляли грекам хлеб, рыбу, кожи и рабов в обмен на текстиль, оружие, вино и растительное масло. Экономическими предпосылками появления тарифов и институтов, их взимавших, стали отделение ремесла от сельского хозяйства, возникновение товарного производства и, соответственно, торговли. Первые сведения о внешнеторговых связях относятся к началу III века до н. э., когда происходила торговля египтян с финикийскими городами и жителями бассейна Красного моря. Позже торговые связи купцов долины Нила распространились на государства княжества.

Первоначально торговля велась по суше, и купеческие караваны требовали перерывов в пути. Поскольку автостоянки были одновременно и местами торговли, они также сопровождались уплатой налогов. Со временем тарифы стали применяться и к морским портам. Древние порты Средиземноморья стали местами хранения множества азиатских тканей, пряностей и специй, а финикийские и греческие мореплаватели выступали в качестве торговых посредников.

Поскольку движение купеческих караванов было небезопасным, а содержание дорогостоящей охраны обременительным и не всегда эффективным для купцов, они часто "добровольно" платили странствующим землевладельцам - разбойникам - за их услуги. Так постепенно сформировался тариф, который стал прототипом для более поздних тарифов.

По мере образования государств начала формироваться система налогов (в Древней Ассирии на рубеже III и II веков до н. э., в Вавилоне в начале II века до н. э.), в том числе налоги на торговлю и перевозку товаров.

Важнейшим фактором активной внешней торговли Греции были ее природные условия. Отсутствие плодородных почв в Греции и то, что территория почти со всех сторон была окружена водой, означало, что жители активно занимались торговлей, особенно посреднической. Морская торговля была рискованным делом, поэтому купцы создавали компании и занимали деньги.

Греки получали хлеб из Египта, Сицилии и северного побережья Черного моря. Из Македонии и Фракии доставляли корабли и древесину для строительства, а из Финикии - предметы роскоши. Причерноморские города Херсонес, Пантикапей и Феодосия были настолько важны для внешней торговли Древней Греции, что на товары из этих городов не взимались импортные и экспортные пошлины. Черноморские города поставляли грекам хлеб, рыбу, шкуры и рабов в обмен на текстиль, оружие, вино и растительное масло. В Греции тарифы на импортные товары сначала составляли одну десятую их стоимости. Однако позже афиняне решили, что более низкие тарифы благоприятны для развития торговли и принесут значительный доход. Поэтому в IV веке до н. э. тарифы на импорт были снижены до 1/20, 1/50 и даже 1/100 стоимости товара. Многие товары (оружие, военное снаряжение) были освобождены от тарифов.

Тарифы взимались через систему выкупа, которую осуществляли отдельные лица или группы лиц, дававшие гарантии из числа знатных граждан. Торги за право получать налог проходили на площади Афин, где десять избранных граждан публично определяли ежегодную сумму сбора. Покупатели сразу платили принятую сумму, а если им удавалось собрать больше, то это становилось их доходом.

Тарифы взимались в морских портах и на городских рынках. Таможенные пошлины платились золотом и серебром. Сумма пошлины на товары писалась мелком на папирусе, каменных и гончарных плитках и выставлялась на всеобщее обозрение.

В отличие от греческого полиса, который рано стал центром торговли, Древний Рим долгое время оставался аграрным государством с неразвитой торговлей. Во многом это было связано с примитивной денежной системой (металлические монеты в Риме начали чеканить лишь в IV веке до н. э.). Скот служил универсальной мерой стоимости.

В Рим поступали товары из Испании, Сардинии, Сицилии, Британии, Галлии, Скандинавии, Сирии, Ирана, Египта, Северной Африки и даже Китая. Рим импортировал хлеб, вино, оливки, оливковое масло, металлические изделия (железо, медь, олово и серебро), лен, шерсть, стекло и пряности, а экспортировал продовольствие, рабов, дорогой текстиль и предметы роскоши. Импорт значительно превышал экспорт, но неблагоприятный торговый баланс покрывался за счет пожертвований, налогов и грабежей из завоеванных стран, ставших римскими провинциями.

Огромное богатство способствовало развитию меркантильной системы торговли с использованием кредитов, ростовщичества, недвижимости и рабов. Большая часть перевозок товаров осуществлялась по морю. Римские торговые корабли, как и греческие, были парусными судами.

В V веке до н. э. были введены платежи под названием "porto rium", похожие на таможенные пошлины. Этим налогом облагались не только морские порты, но и импорт и экспорт товаров внутри страны на границах каждого штата.

Впоследствии тариф стал основным источником доходов казны, а также налогом на торговлю с другими странами.

В Риме, как и в Афинах, тарифы взимались с цены товара, сначала в размере 1/40, а затем в размере 1/10, попеременно отражая интересы казны и интересы торговли. Сбором пошлин занимались богатые люди, известные как таможенные комиссары, которые, к тому же, находились в зависимости от состояния различных сословий, занимавшихся торговыми и финансовыми операциями.

Элементы таможенных пошлин развивались и в других регионах и древних государствах. Однако именно в Древней Греции и Риме торговля занимала важное место в экономической структуре, географическое положение благоприятствовало развитию кораблестроения и мореплавания, существовала уникальная денежная система, на основе которой возникли финансовые операции.

Все это потребовало более сложной организации торговли и послужило основой для развития таможенных правил.

1.2 Историография таможенного дела XIX-XX в.

В начале XIX века британское фабричное производство было способно выдержать любую конкуренцию. Когда континентальная блокада Наполеона закрыла европейский рынок для британских товаров, англичане отменили запрет на импорт в континентальную Европу и потребовали снижения тарифов, даже пойдя на снижение собственных тарифов.

Британцы провозгласили идею свободной торговли (freetrade). Они отменили экспортные надбавки и тарифы всех видов и установили свободу импорта и экспорта товаров.

По мнению англичан, свобода торговли гарантировала максимальное развитие производительных сил и наилучшим образом приспособляла промышленность и торговлю к общественному спросу, поэтому в 50-х годах XIX века британцы отменили Навигационный акт, Хлебный акт, а также сахарные и лесные привилегии в колониях.

Франция приняла защитные тарифы в период с 1815 по 1822 год и развивала свою промышленность под их защитой, а в 1960-х годах перешла к свободной торговле.

В Германии 18 государств во главе с Пруссией создали в 1834 году таможенный союз и отменили внутренние тарифные перегородки.

На некоторые товары, например соль, был наложен запрет на импорт, а на другие - транзитные тарифы. Одной из задач союза, по крайней мере в теории, было установление единой системы мер и весов и единой денежной системы.

Главные недостатки Союза заключались в том, что, будучи союзом суверенных государств, основанным на принципах международного права, он, во-первых, никогда не заключался на постоянной основе и периодически возобновлялся при различных кризисах, а во-вторых, не имел самостоятельных органов законодательства и управления.

Регулярно собиравшаяся Генеральная таможенная ассамблея (Generalzollconferenz) могла принимать резолюции только единогласно; уже по окончании срока первого договора в 1842 году возобновление 12-летнего союза произошло только после долгих переговоров и больших трудностей.

Стремление закрепить материальное единство, которое ранее выражал Таможенный союз, нашло отражение в § 33 Германской имперской конституции, принятой Франкфуртским национальным собранием: "Германская империя отказывается от всех внутренних таможенных пошлин и образует единую таможенную и торговую территорию, окруженную общей таможенной границей, причем императорская Имперской власти разрешается по специальному договору присоединять к германской таможенной территории и другие страны и области, не принадлежащие Рейху" ¹.

Хотя Имперская конституция не была введена в действие, идеи, выраженные в вышеприведенных пунктах, продолжали влиять на умы людей и приводили к желанию Австрии объединиться с Германией на основе таможенных интересов.

19 февраля 1853 года Пруссия и Австрия договорились об отмене всех запретов на импорт и экспорт в их взаимных торговых отношениях, за исключением запретов на торговлю табаком, солью и порохом; о полном освобождении натуральных продуктов обеих

1. Буваева, Н. Э. Международное таможенное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / Н. Э. Буваева, А. В. Зубач ; под общ. ред. А. В. Зубача. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 298 с.
2. Геращенко, Г. П. Экономика таможенного дела: учебник и практикум для вузов / Г. П. Геращенко, В. Ю. Дианова, Е. Л. Андрейчук ; под ред. Г. П. Геращенко. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 234 с.
3. Крюкова, Н. И. Квалификация и расследование преступлений в сфере таможенного дела / Н. И. Крюкова, Е. Н. Арестова. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 223 с.
4. Лузина, Т. В. Организация делопроизводства в таможенных органах / Т. В. Лузина, С. С. Решетникова. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 273 с.
5. Карагодин, В. П. Таможенная экспертиза: учебник и практикум для бакалавриата и специалитета / В. П. Карагодин, С. В. Золотова; под ред. В. П. Карагодина. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 208 с.
6. Крюкова, Н. И. Основы квалификации и расследования преступлений в сфере таможенного дела: учебник и практикум для вузов / Н. И. Крюкова, Е. Н. Арестова. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 221 с.
7. Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры / С. А. Новикова. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 302 с.
8. Основы таможенного дела: учебник для вузов / А. П. Джабиев [и др.]; под общ. ред. А. П. Джабиева. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 392 с.
9. Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 2: учебник для академического бакалавриата / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 344 с.
10. Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 1: учебник для академического бакалавриата / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 298 с.
11. Попова, Л. И. Товароведение и экспертиза в таможенном деле: учеб. пособие для вузов / Л. И. Попова. —

3-е изд. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 227 с.

12. Прокушев, Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Е. Ф. Прокушев, А. А. Костин; под ред. Е. Ф. Прокушева. — 10-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 450 с.

13. Сафоненков, П. Н. Производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных к компетенции таможенных органов: учебник для вузов / П. Н. Сафоненков. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 251 с.

14. Сидоров, В. Н. Таможенное право. Практикум: учеб. пособие для академического бакалавриата / В. Н. Сидоров. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2019. — 267 с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovovaya-rabota/397928>