План

Введение

1. Таможенная политика России в 90-х гг. ХIХ века

2. Таможенная политика России в начале ХХ века

3. Внешняя торговля Российской империи в начале XX века

Заключение

Список литературы

Введение

Формирование последовательной таможенной политики, в том числе создание первого таможенного тарифа в Российском государстве можно отнести ко времени правления Алексея Михайловича (XVII в.). В последующее время тариф часто изменялся под влиянием фритредерских и протекционистских настроений в правящих кругах.

В начале XX века Россия имела торговые отношения с 28 странами. Из них с 16 – на основе режима наибольшего благоприятствования. С Германией, Англией, Италией, Францией, Австро-Венгрией торговые отношения базировались на основе конвенционного тарифа. С семью государствами имелись двусторонние торговые соглашения, в том числе с Китаем, Персией и Турцией.

В целом, в начале века во внешней торговле Россия придерживалась политики жесткого протекционизма, что нашло свое отражение в тарифе 1903 года. Политика протекционизма оказала положительное влияние на развитие русской промышленности.

В данной работе рассматривается структура и характер внешней торговли, а также таможенная политика Российской империи в конце XIX - начале XX века.

1. Таможенная политика России в 90-х гг. ХIХ века

После Крымской войны тарифная политика России направлена прежде всего на защиту собственного производителя, по сути говоря – рынка труда. Очень высокими пошлинами облагались товары идентичные тем, которые производились в самой России, тарифом пониже – те, которые не могли составить реальной конкуренции произведенным в стране. Политика потерпела крах: реально Россия ни в чем соперничать с Европой не могла.

Поэтому таможенный тариф 1868 года был выстроен по другому принципу: уменьшены пошлины по 152 статьям, уравнены пошлины по морской и сухопутной границам. Наименьшей пошлиной на ввоз облагалось сырье, наивысшей – готовых фабрикатов. Однако и эта политика не дала ожидаемого результата: уже с середины семидесятых Россия опять возвращается к протекционизму. С 1877 года таможенные пошлины начали взимать золотой валютой, что сразу увеличило их номинальную стоимость на 25%. До 1891 года все таможенные пошлины были направлены на поддержание развития собственной индустрии, таможенная политика была на особом контроле у Александра III.

Новые принципы тарифной политики были закреплены в Государственном тарифе 1891 года, предоставленном Министерством финансов. Этот тариф соединял систематизировал все положительно себя зарекомендовавшие изменения предшествующих лет и был нацелен на поддержание тех отраслей промышленности, которым существовавшей поддержки было недостаточно: в первую очередь торговому мореплаванию, сельскому хозяйству и металлургии. Так, пошлины на ввозимые сельскохозяйственные машины были снижены до минимальных, - и через два года Россия стала самым крупным импортером немецких косилок и паровых молотилок.

К 90-м годам относится радикальное изменение российской тарифной политики, выразившееся в принятии двойного конвекционного тарифа. До 1890 года таможенный тариф России носил вполне автономный характер: однородные иностранные товары, привозимые в Россию, облагались одинаковыми пошлинами, независимо от страны-производителя. В то же время таможенная борьба западноевропейских государств привела к системе двойного конвекционного тарифа: договаривающиеся стороны делали взаимные уступки в пошлинах на товары, в получении или сбыте которых они были заинтересованы. Такие договоры были заключены между Германией, Австро-Венгрией, Италией, Швейцарией и Бельгией и вступили в действие с февраля 1892 года. В среднем пошлины были повышены на 30% и с 20 июля 1893 года был установлен двойной таможенный тариф: общий для стран, благоприятствующих нам, и повышенный – для прочих. Первый торговый договор на конвекционных началах был заключен с Францией. Основным его положением было обоюдное пользование правом благоприятствующей нации во всем, что касается ввоза, вывоза, транзита и прочее. Кроме того, обе стороны обязались не допускать в пользу фабрикатов третьего государства никаких льгот, которые не были бы распространены на произведения договаривающейся стороны. На основании этого договора Франция понизила пошлины на керосин на 50%, открыв тем самым французский рынок для русских нефтепродуктов. Впоследствии такие же договора были заключены с Германией, Австро-Венгрией, Болгарией, Данией, Португалией, Сербией, Японией, Тунисом. Но не с США, Англией и Турцией.

Первым русским теоретиком тарифной политики был Сергей Юльевич Витте, математик по образованию, начинавший карьеру билетным кассиром, а закончивший ее Председателем Совета Министров Российской империи. Именно он написал в 80-е годы книгу "Принципы железнодорожных тарифов", которая выдержала четыре издания только при жизни автора и была переведена на 6 языков. Смысл принципов в следующем:

* Тарифы должны регулировать интересы частного производителя и государственной казны с учетом интересов каждого, причем на длительный срок. Как минимум, на срок окупаемости вложенного капитала.
* Тарифы должны быть явными. То есть их нельзя скрывать ни от конкурентов, ни от государственного фиска.
* Тарифы должны обеспечивать поступления в бюджет, поэтому не могут быть изменяемы произвольно и в угоду конъюнктуре рынка.
* Тарифы не могут решить всех проблем защиты собственного рынка и привлечения капиталов извне. Они должны быть частью продуманной и долговременной государственной политики "покровительствования собственной экономике".
* Тариф должен соотноситься с платежеспособностью населения. Вполне возможно начинать с низкого тарифа, повышая его по мере обогащения народа.
* Государственный тариф должен иметь силу закона.

Все эти принципы С.Витте пришлось применить на практике во время российско-германской "таможенной войны из-за 10 копеек с пуда". В течение года 1893-94 Германия пыталась изменить русские тарифы на хлебную торговлю и совсем снять тарифы на поставки сельхозмашин. Ни того, ни другого Витте сделать не дал, и в 1894 году был подписан взаимовыгодный договор между Россией и Германией.

К началу 90-х годов в стране сформировалось разветвление систем таможенных платежей, различавшихся в зависимости от источника поступления: внешние пошлины (ввозные и отпускные) складочные и канцелярские сборы, сборы за наложение таможенных клейм, за бандероли, штрафные деньги, и т.д. Тариф 1891 года рассматривался правительством России в качестве минимального. В дополнению к нему путем прибавок создавался максимальный тариф. В 1893 году он был воплощен в жизнь в законе о двойном таможенном тарифе, согласно которому товары из стран, отказавших России предоставлении льготных условий для ввоза или транзита российских товаров, облагались пошлинам на 15-20% превышавшими обычные ставки. Закон 1893 года был направлен против Германии, которая отказывалась предоставить на товар из России режим наибольшего благоприятствования и подписать с ней торговый договор. Как уже указывалось выше, началась торговая война между Россией и Германией. После нескольких месяцев бессмысленной и изнурительной войны Россия и Германия пришли в 1894 году к соглашению и подписали торговый договор сроком на 10 лет. Приложенные к этому договору "конвенционный тариф" 1894 года частично смягчил систему протекционизма. По 125 статьям тарифа 1891 года понижение пошлин составило 10-33%. Договор 1894 года знаменовал собой принципиальный поворот в развитии международных торговых отношений. Во избежание похожих конфликтов европейские государства в 90-е годы XIX века стали отказываться от принципа таможенно-тарифной автономии и подписывать двусторонние торговые конвенции, предусматривающие взаимные уступки и обязательства при выработке и корректировке национальных таможенных тарифов. Россия помимо Германии заключила подобное конвенционное соглашение с Францией, Австро-Венгрией, Болгарией, Италией и Португалией.

## 2. Таможенная политика России в начале ХХ века

По истечении срока действия русско-германского торгового договора в 1903 году был утвержден новый общий тариф, ставший последней значительной вехой в дореволюционном таможенно-тарифном законодательстве. Тариф, введенный в действие с февраля 1906 года содержал "целый ряд вновь и отчасти весьма значительно повышенных ставок". Характеризуя в целом таможенную политику России конца XIX- начала XX в.в. следует подчеркнуть, что в эти годы она продвинулась вперед "по пути рационального построения таможенного протекционизма". К концу XIX века в России сложилась единая система таможенных органов. Центральный из них был Департамент таможенных сборов Министерства финансов, осуществлявший непосредственное руководство таможенным делом страны. При департаменте состояли члены особого присутствия по применению тарифа к товарам ( из чиновников торгово-промышленных учреждений и членов Совета торговли и мануфактур) и таможенные ревизоры, которым поручалась ревизия таможенных учреждений, расследование по контрабанде т.п. Нижестоящим звеном таможенной системы являлись таможенные округа. В состав каждого из них входило определенное число таможен, таможенных застав и переходных пунктов, разделявшихся в зависимости от "прав, предоставленных сим учреждениям по привозу и очистке пошлинных товаров" на

- главные складочные таможни;

- таможни первого класса;

- таможни второго класса;

- таможни третьего класса;

- таможенные заставы;

- переходные пункты.

Таможенные уставы 1904-1910 г.г. отразили происшедшие после 1892 г. перемены в таможенном деле. В частности, они больше не содержали статей, которыми определялись многочисленные права и обязанности пограничной стражи. Устав 1904 года впервые содержал раздел "О привозе иностранных товаров по железным дорогам". Устав 1910 года уточнил отдельные моменты, связанные с противодействием контрабандному ввозу, предоставив таможенным органам самостоятельно проявлять инициативу в производстве обысков и выемок контрабандных товаров в пределах ставерстной пограничной полосы.

События первой мировой войны (1914-1918 г.г.) самым пагубным образом сказались на таможенном деле России. К осени 1917 года таможенная система России оказалась практически разрушенной. Деятельность большинства таможен в это время была приостановлена. Многие из них закрылись на длительный срок, а то и вовсе прекратили свое существование. Департамент таможенных сборов, входивший в состав Министерства финансов бездействовал. Около года таможенным делом в стране руководил ЦК профсоюза таможенных работников, сформированный на съезде таможенных служащих в сентябре 1917 года .

С зимы 1918 года Департамент таможенных сборов возобновил свою деятельность. В мае 1918 года в исключительное ведение центральной государственной власти было передано обложение перевозимых через границу товаров таможенной пошлиной и другими сборами. Одновременно управление всеми таможенными учреждениями как органами центральной Советской власти вверялось Наркомату финансов. Таможни в своей работе объявлялись независимыми от местных властей, которые получали право ограниченного надзора за ними, без вмешательства в административную и распорядительную деятельность. При этом местные Советы наделялись правом назначения при таможнях комиссаров, осуществляющих общий надзор за их работой. Все эти положения закреплялись принятым 29 мая 1918 года декретом Совнаркома "О разграничении прав центральной и местных Советских властей по собиранию пошлин и о регулировании деятельности местных таможенных учреждений". Фактически декрет от 290 мая 1918 года стал правовой основой формирования советских таможенных учреждений.

В июле 1918 года Департамент таможенных сборов был переименован в Главное управление таможенного контроля с переподчинением его Наркомату торговли и промышленности (НКТиП). В ведение НКТиП (с июня 1920 года - Наркомат внешней торговли (НКВТ) перешло управление таможенным делом. Закреплялось новое содержание деятельности советской таможни. Ввиду реализации идеи о государственной монополии внешней торговли таможенный контроль ставился ее вспомогательным инструментом. Товары не продавались а распределялись. Внешнеторговый оборот оставался нерегулярным и незначительным.

Но и отказ от широкого применения таможенно-тарифного регулирования с переходом к системе лицензий требовал, тем не менее, введения вспомогательных регуляторов, в частности – таможенного обложения. Вызывалось это двумя основными причинами. Во-первых, лицензионная система в начале 20-х годов охватывала не весь внешнеторговый оборот – из нее были изъяты посылочный обмен и отчасти торговля с некоторыми восточными странами. Во–вторых, при калькуляции цен на товары приходилось учитывать наличие таможенных пошлин.

Кроме того, при последовавшем переходе в НЭПу восстанавливались многие утраченные функции таможенных органов. Это обусловливалось как расширением объема внешней торговли, так и представлением ряду государственных и хозяйственных организаций права самостоятельного выхода на мировой рынок. Отмеченные факторы настоятельно требовали восстановления таможенно–тарифного регулирования внешней торговли, введения соответствующего таможенного тарифа.

Первые советские таможенные тарифы были приняты в 1922 году: в феврале – по европейской привозной торговле, в июле- по европейской вывозной торговле. В их основу был положен довоенный русский таможенный тариф.

##

## 3. Внешняя торговля Российской империи в начале XX века

Оборот внешней торговли России увеличился с 1900 по 1913 г. в два с лишним раза. Царизм всячески продолжал форсировать экспорт, добившись за все эти годы активного торгового сальдо, являвшегося важнейшим источником расплаты по внешним займам и т.д. Однако в динамике вывоза и ввоза имелись колебания, определявшиеся кризисами, неурожаями и т.д. Объем вывоза снижался в годы сильной депрессии, граничившей с кризисом в 1907 и 1908 гг., имелось также снижение и в 1912 г.; объем ввоза также снижался несколько раз в довоенный период.

Несмотря на получение значительного активного сальдо от внешней торговли за все эти годы, напряженность платежного баланса не уменьшалась. За 1898-1913 гг. актив платежного баланса складывался из следующих статей: поступления от экспорта 17435 млн. руб., инвестиции иностранных капиталов в промышленность, банки и т.д. 2225 млн., государственные займы 2000 млн. и прочие поступления 240 млн.; а всего 21900 млн. руб.; структура пассива была такая: платежи по импорту 13313 млн. руб.; проценты, дивиденды и выкуп ценных бумаг 5400 млн., расходы русских за границей 2000 млн., прочие расходы 415 млн., увеличение золотого фонда 772 млн. руб.

Первый год войны дал большое снижение внешней торговли и пассивное торговое сальдо, которое оставалось и во все последующие годы войны. Снижение вывоза во время войны по физическому объему было еще больше ввиду роста цен на товары. Резкое превышение ввоза над вывозом способствовало тому огромному возрастанию внешнего государственного долга, о котором мы говорили выше.

Сальдо от внешней торговли за это время было меньше платежей, связанных с выплатами по государственным займам. Правда, в годы перед войной росла добыча золота в стране: в 1900 г. было добыто 38,8 т, в 1909 г. - 48,0 т, в 1911 г. - 52 т. Однако и с учетом этого обстоятельства свести платежный баланс можно было лишь при условии получения новых внешних займов, ложившихся тяжелым бременем на трудовой народ.

Структура внешней торговли России и в период монополистического капитализма отражала характер страны, отставшей в экономическом отношении. Экспорт хлеба продолжал играть главную роль среди товаров, вывозимых из России, достигая в отдельные годы огромной цифры (847 млн. пуд. в 1910 г., или 18% валового сбора); экспорт форсировался в целях получения активного сальдо, а также и тем, что этот период характеризуется значительным повышением цен на хлеб на мировом рынке.

Вывоз хлебных товаров составлял в отдельные годы несколько больше половины всего экспорта, как, например, в 1905 и 1909 гг. Кроме хлебных товаров основными статьями экспорта являлись лес, яйца, масло, лен, кожи, пушнина; вывоз промышленных товаров играл хотя несколько и возросшую, но все же незначительную роль (вывозились ткани хлопчатобумажные, металлы, сахар, шерсть, нефтепродукты и др.). С начала войны значение хлеба как статьи экспорта систематически снижалось и упало в 1917 г. до 2,1% стоимости вывоза из России; при сокращении объема экспорта в это время резко повысилось относительное значение льна и леса как предметов экспорта.

Среди ввозимых товаров на первом месте стояли промышленные товары и различные сырые материалы: ввозился в больших объемах хлопок, машины и аппараты, шерсть, металлы (черные и цветные), каменный уголь, чай, химические товары и т.д.

За 1909-1913 гг. внешний товарооборот России возрос в полтора раза по сравнению с 1904 - 1908 гг. По-прежнему в структуре экспорта 90% составляли продовольственные товары и сырье, причем на хлеб приходилось 40%. Несколько возросли размеры промышленного экспорта - тканей, нефти, сахара, металлов, хотя его доля составляла всего 10% вывоза. Для завоевания внешних рынков капиталистические монополии стали использовать демпинг. Так, в Лондоне русский сахар продавался почти в три раза дешевле, чем на внутреннем рынке. Рельсовый синдикат продавал на иностранных рынках рельсы на 25-30% дешевле, чем в России. Русские рельсы появились в Румынии, Италии, Дании, Южной Америке, Японии и даже в Англии.

Русский рынок имел большое значение для развитых капиталистических стран. На протяжении всего довоенного периода первой страной по объему русского экспорта, а также и импорта являлась Германия, оттеснившая далеко назад Англию, игравшую раньше главную роль в русской торговле. В XX веке возрос ввоз в Россию немецких машин, станков, оборудования.

Германский финансовый капитал всеми средствами добивался понижения таможенных пошлин в России и повышения таможенного барьера на товары, ввозимые из России в Германию.

Из всей суммы экспорта России в 1901 г. в 761 млн. руб. на Германию приходилось 179 млн. руб., а из всего русского импорта, составлявшего в этом году 593 млн. руб., - 210 млн. руб. приходилось на Германию; перед войной же почти половина всех привозимых товаров в Россию шла из Германии. Последняя вывозила из России хлеб и различное сырье, а поставляла преимущественно промышленные изделия.

Россия имела пассивное сальдо от торговли с Германией. Немецкие помещики, добившись увеличения пошлин на ввозимые хлебные товары, тем самым сокращали ввоз русского хлеба в Германию и даже вытесняли Россию с европейских хлебных рынков вывозом своего хлеба.

Второе место по объему торговли принадлежало Англии, ввозившей из России лесоматериалы, хлеб, яйца, нефтепродукты, марганцевую руду, кожевенное сырье и т.д. и привозившей к нам главным образом каменный уголь, машины, каучук, хлопок, шерсть и бумажную пряжу. Во время войны привоз товаров из Англии в Россию и в первую очередь военных материалов в ценностном выражении увеличился; под ввозимые товары Англия в значительной степени предоставляла России и внешние займы; на нее приходилось около 70% всего военного долга царской России.

Третье место в торговле с Россией принадлежало маленькой, но старой колониальной стране - Голландии, вывозившей из нашей страны хлеб, лес, руду, отруби и т.д. и ввозившие каучук, кофе, какао и другие товары. Объем внешней торговли России с Голландией включает в значительной степени экспорт хлеба из России в Германию, шедший через Голландию. После Голландии четвертое место по объему вывозимых из России товаров принадлежало Франции, далее шли Австрия, Персия, Финляндия и т.д.

Как уже упоминалось, во внешней торговле царское правительство упорно стремилось к активному балансу в качестве источника платежей по иностранным займам, к которым оно постоянно прибегало. Поэтому царизм усиливал политику таможенного протекционизма, выдавал предпринимателям специальные вывозные премии, возвращал им налоги с товаров, предназначенных на экспорт, и т.д. С помощью государства русские внешнеторговые фирмы успешно теснили своих западно-европейских конкурентов в Иране. Перед войной 50% иранского импорта приходилось на долю России. В отличие от торговли с западноевропейскими государствами в восточные страны Россия вывозила преимущественно промышленные товары. Так, она поставляла Персии основную часть таких товаров, как сахар, керосин, железо, стеклянные изделия, бумагу, хлопчатобумажные ткани и т.д., и ввозила к себе сырые продукты - хлопок, фрукты, рис, икру и т.п. В значительной степени такой же характер носил российский экспорт и в другие восточные страны - Китай, Афганистан, Монголия, Турция и др.

Вместе с тем, большие трудности русской торговле создавала слаборазвитая транспортная сеть. Хотя перед мировой войной в связи с промышленным подъемом железнодорожное строительство снова усилилось, транспорт был узким местом русской экономики. Общая длина железных дорог в 1913 г. достигла 70,2 тыс. км. Более чем вдвое вырос за 1900-1913 гг. грузооборот, однако по этому показателю Россия занимала лишь пятое место в мире. Более 3/4 всех железнодорожных путей были одноколейными, не хватало паровозов и вагонов. Размещение железных дорог в стране было крайне неравномерным: 82% приходилось на европейскую часть. Но и здесь перед первой мировой войной на единицу пространства приходилось рельсовых путей в 11 раз меньше, чем в Германии, и в 7 раз меньше, чем в отсталой Австро-Венгрии. Мало было и шоссейных дорог. Весной и осенью глубинные районы были буквально отрезаны вследствие бездорожья. В ряде губерний доставка пуда хлеба от села до железнодорожной станции стоила дороже, чем из Одессы в Америку.

В этот период заметно увеличились иностранные инвестиции в российскую промышленность. Лидерами являлись Франция, Великобритания, Германия и Бельгия. Ведущие отрасли России, такие как горнодобывающая, металлургическая находились под контролем капитала из этих стран. Так, 75% угледобычи принадлежало французскому капиталу (упоминавшийся ранее монополист "Продуголь"). Иностранцы контролировали 60% нефтедобычи.

Отрицательным показателем являлось и то, что Россия ввозила товары из экспортируемого сырья.

Таким образом, Россия занимала в мировом товарообороте седьмое место. Однако на одного жителя России приходилось 15 рублей, вырученных за счет внешней торговли, что было в 52 раза меньше, чем в Голландии, в 15 раз меньше, чем в Англии и в 8 раз меньше, чем в Германии.

Заключение

Итак, характеризуя в целом таможенную политику России конца XIX- начала XX в.в. следует подчеркнуть, что в эти годы она продвинулась вперед "по пути рационального построения таможенного протекционизма". К концу XIX века в России сложилась единая система таможенных органов.

События первой мировой войны (1914-1918 г.г.) самым пагубным образом сказались на таможенном деле России. Таможенная система России оказалась практически разрушенной.

Отметим, что первые советские таможенные тарифы были приняты в 1922 году и в их основу был положен довоенный русский таможенный тариф.

В начале ХХ века произошло увеличение доли России в мировой торговле до 3,9% (то есть почти в два раза по сравнению с концом XIX века). Это позволяло нашей стране занимать седьмое место в мире по товарообороту. Однако если в абсолютном выражении доходы государства от внешней торговли росли, то в пересчете на душу населения они оставались на крайне низком уровне по сравнению со странами Западной Европы.

Другой отличительной чертой этого периода является выход Германской империи на первое место в мировой торговле. Германия оттеснила Англию с первого места и по товарообороту с Россией.

Экономика России начала XX века оказалась в значительной мере монополизирована. Причем, основные отрасли промышленности были поставлены под контроль иностранного капитала.

В целом, структура внешней торговли России начала XX века отражала уровень экономического развития страны, которая оставалась отсталой среди ведущих стран мира.

Список литературы

1. Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX-XX веках. 1800-1917. М., 1950.

2. Виноградов В.А. Экономическая история России XIX-XX вв. М., 2000.

3. Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики. М., 2001.

4. Чунтулов В.Т., Кривцова Н.С., Чунтулов А.В., Тюшев В.А. Экономическая история СССР. М., 1987.

5. Протопопов А.С. История международных отношений и внешней политики России 1648-2000 гг. М., 2001.