

Literature

1. Tourism and COVID-19 [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.unwto.org/tourism-covid-19>. – Date of access: 08.04.2020.
2. Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism [Electronic resource]. – Mode of access: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-03/24-03Coronavirus.pdf>. – Date of access: 08.04.2020.
3. Brace, Brace, Brace and resilience: The global tourism, travel, transportation, hospitality industry should prepare for a major impact from Coronavirus [Electronic resource]. – Mode of access: <https://buhalis.blogspot.com/2020/03/brace-brace-brace-COVIT19.html>. – Date of access: 08.04.2020.

Влияние таможенных органов на развитие транспортно-логистической инфраструктуры

*Базака В. В., маг. БелГУТ,
науч. рук. Петров-Рудаковский А. П., канд. эк. наук, доц.*

Развитие инфраструктуры является одним из ключевых факторов поддержания долгосрочного устойчивого и сбалансированного экономического роста любой сферы деятельности. Говоря о транспортно-логистической инфраструктуре как о факторе социально-экономического роста и развития, можно проследить ее взаимодействие с различными сферами, деятельность которых она обеспечивает.

Условием успешной организации внешнеэкономической деятельности является интеграция в едином комплексе таможенных органов, предприятий – участников ВЭД и объектов околотаможенной инфраструктуры, образующих таможенно-логистические системы. При этом околотаможенная инфраструктура представляет собой совокупность коммерческих и государственных структур, видов деятельности, информационных систем, материально-технической базы, обеспечивающих выполнение посреднических таможенных и околотаможенных услуг, способствующих повышению эффективности экспортно-импортных операций по перемещению товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Таким образом, можно отметить непосредственную связь транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, представленных в виде отдельных в одинаковой степени развитых секторов, которые для достижения наибольшей эффективности и устойчивого развития имеют прямо пропорциональную зависимость (Рисунок 1).

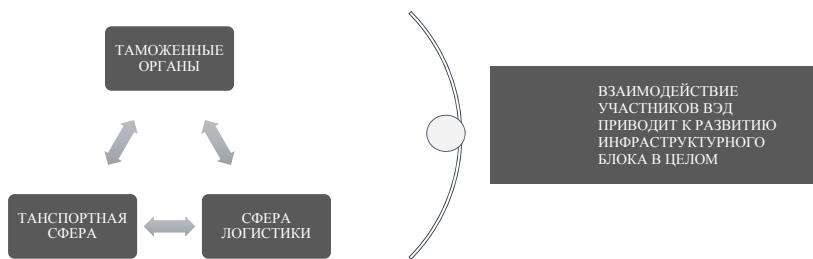


Рисунок 1. – Взаимодействие таможенных органов с участниками ВЭД

Исходя из рисунка 1 можно сделать вывод, что влияние одного сектора на другой (транспортной сферы и логистики) обуславливается также и вкладом третьего (таможенных органов), результатом является развитие всего инфраструктурного блока.

На сегодняшний день важно понимать, что инфраструктурное развитие, являясь основным драйвером роста экономики, должно в достаточной степени отвечать современным стандартам, а также включать передовые технологии, облегчающие и повышающие эффективность не только таможенных органов, но и объектов транспортно-логистической инфраструктуры. То есть, говоря о создании современной транспортно-логистической инфраструктуры, прежде всего, имеются в виду непрерывно работающий аппарат с использованием технологий и инноваций, где каждые в наибольшей степени развитые составляющие (объекты транспортно-логистической инфраструктуры) будут взаимно дополнять друг друга, тем самым обеспечивая развитие всей системы в целом и добиваясь синергетического эффекта. Следовательно, современная транспортно-логистическая инфраструктура влияет на: развитие человеческого потенциала за счет обеспечения высокого качества услуг; достижение экономического роста за счет высокого качества объектов инфраструктуры; повышение экологической безопасности при реализации принципов «зеленой логистики» и «зеленой таможни»; развитие предпринимательства в рамках внешнеэкономической деятельности и инициативы за счет применения новых форм соглашений и сотрудничества; внедрение инновационных решений и новых технологий при создании, управлении и обслуживании объектов инфраструктуры.

Примером действия первого инфраструктурного документа в Республике Беларусь на базе ГЧП является Национальный инфраструктурный план на 2016–2030 гг. [1], содержащий объекты как транспортно-логистической, так и таможенной инфраструктуры. Также на сегодняшний день, таможенные

органы ведут активное взаимодействие с участниками ВЭД, примером этому может служить внедрение таких экспериментов, как: удаленный выпуск экспорта в течении 2 минут; автоматический выпуск; выпуск товаров, перемещаемых под таможенной процедурой транзита менее 10 минут и иные [2].

В условиях экспортно-ориентированной экономики и транзитной открытости, свободы предпринимательства таможенная служба Республики Беларусь обеспечивает обслуживание внешнеторгового товаропотока, в частности, за счет оптимизации движения товарных потоков, развития таможенной логистики, в том числе транспортно-логистической.

Таким образом, ключевой особенностью логистической организации внешнеэкономической деятельности является необходимость соблюдения основных таможенных правил и процедур. В связи с этим таможенное обслуживание становится неотъемлемым элементом формирования логистических каналов и цепей во внешнеэкономической деятельности и влияет на развитие инфраструктурных объектов сферы транспорта и логистики.

Литература

1. Национальный инфраструктурный план 2016–2030 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.economy.gov.by>. – Дата доступа: 06.04.2020.
2. Государственный таможенный комитет Республики Беларусь / Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.by>. – Дата доступа: 05.04.2020.

Зарубежная практика применения сезонных пошлин

*Башмур Д. Д., студ. III к. БелГУТ,
науч. рук. Морозова О. В., канд. эк. наук, доц.*

Актуальность изучения практики применения сезонных пошлин состоит в том, что в условиях роста открытости экономик и, следовательно, доступа национального рынка для иностранных товаров, каждому государству необходимо обеспечивать свою экономическую безопасность. Защита сельского хозяйства – одного из важнейших секторов экономики – и одновременно либерализация мировой торговли является трудной задачей для любой страны, поэтому установление сезонных пошлин на некоторые группы товаров может рассматриваться как одно из решений данной проблемы.

Значимость исследования заключается в том, что сезонная пошлина является инструментом регулирования, который защищает экономическую и в первую очередь продовольственную безопасность государства. На ос-