

гают скоординировать деятельность всех государств для борьбы с нарушениями в области внешней торговли и трансграничного перемещения, в частности, контрабанды.

Стоит также отметить, что все товары, которые запрещены к ввозу на территорию ССАГПЗ, указаны в таможенном тарифе ССАГПЗ, в то время как в ЕАЭС этот вопрос регулируется отдельными положениями, разрабатываемыми и утверждаемыми Евразийской экономической комиссией.

Кроме того, в Совете более «справедливая» и прогрессивная система распределения доходов, поступающих от таможенных пошлин по сравнению используемой в ЕАЭС. Распределение процентной доли основывается на реальном чистом доходе, который рассчитывается в соответствии с данными по перемещению товаров за последние три года. Такие данные ежегодно изменяются посредством добавления новых, сложившихся в предыдущем году, и исключения показателей о перемещении товаров 4-х летней давности.

Тарифные ставки в ССАГПЗ более либеральные по сравнению с ЕАЭС. Так, средняя ставка тарифа в ЕАЭС 8,3 %, в то время как в ССАГПЗ — 4,7 %. В ЕАЭС применяется много тарифных линий со специфическими или комбинированными ставками (около 15 %), в ССАГПЗ их практически не осталось (комбинированные ставки составляют 0,3 % от всех линий, по «уязвимым» для арабских стран товарам, например, табаку, алкоголю). Удобством в ЕАЭС по сравнению с ССАГПЗ является установление комбинированных ставок в евро (одной валюте для всех стран), а в ССАГПЗ используются валюты всех стран (в зависимости от того, на территории какого государства происходит таможенная очистка). Это, с одной стороны, показывает независимость наднационального законодательства от валют третьих стран, а с другой, — может спровоцировать спекулятивную деятельность в случае резкого изменения стоимости валют.

Объединение ССАГПЗ достигло заметных результатов в интеграционной торговле, помогло с меньшими потерями пережить странам экономические кризисы и падение цен на нефть.

ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ СТЕПЕНИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Кудряшов Н. Г., Белорусский государственный университет

Вопросы более эффективного использования транзитного потенциала особенно актуальны в свете утверждения Правительством Беларуси Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 гг. (раздел II «Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь, автодорожных и железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Республики Беларусь»).

Ряд аспектов данной темы остается малоисследованным: несистемными представляются применяемые подходы к оценке степени реализации транзитного потенциала, поскольку они носят односторонний характер и сконцентрированы на отдельных количественных показателях: объеме транзитных перевозок, экспорте транспортных услуг, пропускной способности магистралей и пунктов пропуска через границу и др. По нашему мнению, актуальным представляется комплексный подход к оценке реализации транзитного потенциала страны.

Рассмотрев имеющиеся в настоящее время подходы к исследованию различных видов потенциала (экономического, инвестиционного, инновационного, финансового, кадрового и других), можно выделить несколько основных подходов к его оценке.

— *Ресурсный подход*. Потенциал рассматривается как упорядоченная совокупность ресурсов, обеспечивающих осуществление какой-либо деятельности. Оценка в рамках данного подхода представляется односторонней, поскольку учитывает в основном только наличную инфраструктурную (транспортную) составляющую транзитного потенциала (пути сообщения, количество грузовых транспортных средств, транспортно-логистических центров и т. д.).

— *Процессный подход* (или процессно-результативный). Подход предусматривает оценку определенного экономического эффекта, который достигается в результате деятельности определенных производительных сил. В рамках данного подхода оценивается эффективность реализации транзитного потенциала со стороны процессов создания транзитных услуг, он базируется на конкретных результатах: объеме перемещенных транзитом грузов, величине экспорта транспортных услуг. Однако данный подход не учитывает условия внутренней и внешней среды.

— *Прогнозный подход*. Используется как инструмент стратегического планирования и, как представляется, не дает возможности реально оценить транзитный потенциал в связи с малой эффективностью наличных методов и инструментов, а также непредсказуемостью внешних факторов реализации транзитного потенциала, прежде всего, геополитических.

— *Институциональный подход*. Рассматривает потенциал во взаимосвязи его элементов. Как представляется, элементы данного подхода могут быть использованы для оценки степени реализации транзитного потенциала.

— *Комплексный* (интегрированный) подход. Сочетает в себе элементы различных подходов.

На наш взгляд, применение интегрированного подхода позволит дать наиболее полную оценку степени реализации транзитного потенциала. Данный подход обеспечивает достаточную объективность количественной оценки, учитывая также качественные показатели степени реализации транзитного потенциала. Плюсом данного подхода также является то, что он позволяет оценивать транзитные потенциалы разных стран и регионов.