

2. Нягледзячы на абвешчанае скарачэнне часу руху цягніка да 2,5 гадзін (на 37,5 % хутчэй, чым раней), фактычна час паездкі складае 3—3,5 гадзіны (скарачэнне часу на 12,5—25 %) за кошт правядзення мытнага і пагранічнага кантролю на чыгуначным вакзале Вільнюса пасля прыбыцця цягніка, а ў свеце стварэння ПМА «Мінск-Пасажырскі» можа вярнуцца да ранейшых 4 гадзінах.

3. Ад абслугоўвання пасажаў у шляху руху цягніка літоўскі бок вымушаны адмовіцца з прычыны адсутнасці якаснай сувязі, якая, згодна з патрабаваннямі Шэнгенскай прасторы, неабходная для працы з базай дадзеных выданых віз. У той жа час, у бліжэйшай перспектыве Беларускай чыгункай у рамках праекта міжнароднай тэхнічнай дапамогі прадугледжана абсталяванне цягніка сучаснай радыёсувяззю, якая падтрымлівае стандарт *GSM-R*, што дзейнічае ў краінах Еўрапейскага саюза.

4. Пры задзейнічванні аптымальнай колькасці службовых асобаў (на дадзены момант гэта 3—5 супрацоўнікаў мытных органаў і 8—10 супрацоўнікаў пагранічнай службы), кантрольныя аперацыі ў шляху руху цягніка не саступаюць па эфектыўнасці аперацыям, што праводзяцца на стацыянарных станцыях (месцах прыбыцця-выбыцця тавараў). У пацверджанне гэтаму можна прывесці рост колькасці міжнародных цягнікоў, якія пераходзяць на кантроль у шляху руху.

Разам з тым, стварэнне спецыялізаваных ПМА для ажыццяўлення кантрольных функцый (на прыкладзе аэрапортаў або марскіх партоў) для мытных органаў і органаў пагранічнай службы з'яўляецца больш рацыянальным з пункту гледжання выкарыстання працоўных рэсурсаў, чым пастаянныя пераезды на чыгуначных участках.

5. Важным для ПМА «Мінск-Пасажырскі» з'яўляецца пытанне магчымасці адкрыцця крамы бяспшліннага гандлю (*duty free*), што адназначна павялічыць папулярнасць цягніка.

У цяперашні час такія крамы адсутнічаюць на тэрыторыях чыгуначных вакзалаў свету (рэдкае выключэнне — Ганконг). Аднак падобныя ідэі на вышэйшым узроўні абмяркоўваюцца ў Расіі і Індыі.

У Расіі першыя такія крамы могуць з'явіцца ў Санкт-Пецярбургу і Выбаргу, а іх колькасць дасягнуць 30. Асартымент не будзе мець істотных адрозненняў ад аўтадарожных альбо паветраных — парфумерыя, касметыка, алкаголь, цацкі, шакалад і інш. Дарэчы, стварэнне крамы бяспшліннага гандлю (*duty free*) запланавана на вакзале ў Вільнюсе.

6. Стварэнне спецыялізаванага ПМА «Мінск-Пасажырскі» з'яўляецца хутчэй вымушаным інструментам павышэння эфектыўнасці мытнага кантролю пры чыгуначных перавозках багажу, чым элементам ўдасканалення адміністравання мытнай інфраструктуры і паскарэння часу прыбыцця цягніка «Мінск—Вільнюс».

СОТРУДНИЧЕСТВО БЕЛАРУСИ И ЛИТВЫ ПО ОПТИМИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ В ПРИГРАНИЧНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА

Кудряшов Н. Г., Рыбакова М. С., Белорусский государственный университет

Между Литвой и Беларусью действуют 6 международных пограничных пунктов пропуска (2 железнодорожных, 4 автодорожных) и 11 автодорожных пунктов контроля, действующих в режиме местного движения. В настоящее время отмечают необходимость реализации масштабного общегосударственного проекта по оптимизации контроля в пограничных пунктах пропуска, внедрения оптимизированной системы их работы, создания унифицированных элементов единого информационного пространства. Это нацелено на координацию деятельности всех структур, оперирующих в пункте пропуска, повышение эффективности их работы и безопасность перемещения матери-

альных потоков через государственную границу Республики Беларусь. Последовательность осуществления всех видов контроля в пунктах пропуска определяется типовыми схемами организации пропуска и технологическими схемами пропуска через государственную границу физических лиц, транспортных средств и грузов, которые вводятся в действие правовыми актами соответствующих министерств и ведомств. Для оптимизации контроля в пограничных пунктах пропуска может быть предложено несколько видов решения проблемы:

- 1) более тесное сотрудничество между таможенными и пограничными органами Республики Беларусь и Литвы;
- 2) увеличение количества пунктов пропуска или реконструкция, расширение и модернизация уже действующих пунктов пропуска;
- 3) упрощение формальностей в организации контроля за материальными и финансовыми потоками внешнеэкономической деятельности в пунктах пропуска;
- 4) развитие существующей практики контроля технологий предварительного информирования;
- 5) обеспечение международных стандартов мировой транспортной системы;
- 6) совершенствование системы управления безопасностью перемещения материальных и финансовых потоков ВЭД Республики Беларусь;
- 7) внедрение систем электронного документооборота (электронный билет, электронная грузовая накладная, единый административный документ и т. д.);
- 8) совершенствование системы управления рисками.

ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ МЕТОДА КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ОЦЕНКИ НЕТАРИФНЫХ МЕР РЕГУЛИРОВАНИЯ ТОРГОВЛИ ПУТЕМ СРАВНЕНИЯ ЦЕН

Ляховский В. В., Андреев Г. Р., Белорусский государственный университет

Нетарифные меры регулирования торговли в упрощенной интерпретации — это «меры политики, отличные от обычных таможенных тарифов, которые потенциально могут иметь экономический эффект на международную торговлю товарами, изменяя объемы торговли и (или) цены» [Basu S.R. et al. Evolution of non-tariff measures, 2012]. Разнообразие форм нетарифных мер означает и разнообразие их эффектов, одним из которых является повышение цены импортных товаров. Этот эффект можно измерить тремя способами: методами экономико-математического моделирования [Ferrantino M. Quantifying the trade and economic effects of non-tariff measures, 2006], проведением опросов субъектов хозяйствования [Baldwin R. Measuring nontariff trade policies, 1989] или при помощи метода сравнения цен [Киреев, А.П. Международная экономика, 1997, Ч. I].

Сущность последнего метода заключается в сравнении внутренней цены товара, импорт или экспорт которого подвергается нетарифным мерам, и цены аналогичного товара на мировом рынке (условно считающейся не подверженной влиянию нетарифных мер), с отнесением полученной разницы к совокупному воздействию всех применяемых к рассматриваемому товару нетарифных мер.

Этот метод был предложен группой экспертов ГАТТ в 1958 г. для приблизительной оценки защиты национальных производителей путем сравнения отпускной цены производителей отечественного товара и мировой ценой аналогичного товара для импортеров (ценой *CIF* — ценой, при которой все расходы по перевозке, погрузке груза до места назначения, по выплатам таможенных сборов и страховок несет исключительно продавец данного товара) [Roningen V., Yeats A. Nontariff distortions of international trade,