

**ՆԵՐՍՈՒԾՎՈՂ ԵՎ ԱՐՏԱՀԱՆՎՈՂ ԱՊՐԱՆՔՆԵՐԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ  
ԾԱԽՍԵՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀՆԱ-Ի ՎՐԱ**

**Մարտ ԽԱՉԱՏՐՅԱՆ**

ՀԴՏՀ Ֆինանսների ամբիոնի դասախոս

Բանալի բառեր. ներմուծում, արտահանում, տրանսպորտային ծախսեր, ՀՆԱ,  
նաքսային արժեք

Խոսելով ՀՀ արտաքին առևտրի մասին՝ պետք է նշել, որ այլ կլիներին ցուցանիշները, եթե ՀՀ-ն չունենար տրանսպորտային հաղորդակցության խնդիրներ: Մասնավորապես, Հայաստանում տրանսպորտային ծառայությունների տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ի և արտաքին առևտրաշրջանառության նկատմամբ ամենաբարձրերից մեկն է աշխարհում՝ համապատասխանաբար գերազանցելով համաշխարհային միջինները մոտ 3.3 և 1.8 անգամ<sup>1</sup>:

Ռուսաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը ՀՀ համար անհրաժեշտություն է: Աբխազիայի տարածքով դեպի Ռուսաստան Հայաստանի բեռնափոխադրման արժեքը կնվազի շուրջ 30%-ով: Այսինքն, եթե ներկայումս Երևանից Մոսկվա մեկ տոննա բեռի փոխադրման արժեքը կազմում է շուրջ 80 ԱՄՆ դոլար, ապա երկաթգծի վերագործարկման դեպքում այն կկազմի 50-55 ԱՄՆ դոլար<sup>2</sup>: Կան բազմաթիվ հետազոտություններ, որոնք գնահատում են թե ինչպիսի ազդեցություն է ունենում շրջափակումը ՀՀ արտաքին առևտրի վրա: Օրինակ՝ Ե.Պոլյակովան գնահատել է, որ շրջափակման վերացումը և տրանսպորտային ցանցի զարգացումը կարող է կրկնապատկել ՀՀ արտահանման ծավալները և ավելացնել ՀՆԱ-ն ավելի քան 30%-ով: Հաջորդ բարդությունը կապված է արտադրանքի տեղափոխման տևողության և ժամկետների հետ, որոնք ազդում են արտաքին շուկաներում մեր արտադրանքի մրցունակության վրա<sup>3</sup>:

Տրանսպորտային ծախսերն անմիջական ազդեցություն են ունենում արանքների գնի վրա՝ կախված նաքսային արժեքում դրանց ներառման հետ<sup>4</sup>: Մաքսային արժեքի որոշման տեսանկյունից անհրաժեշտ է հաշվի առ-

<sup>1</sup> Հաշվարկվել է [http://www.customs.am/Shared/Documents/\\_CI/Customs\\_Statistics/General\\_Indicators/RA\\_Foreign\\_Trade\\_By\\_Types\\_Of\\_Transport/2016/vt\\_artar\\_transpmaqsarj20152016](http://www.customs.am/Shared/Documents/_CI/Customs_Statistics/General_Indicators/RA_Foreign_Trade_By_Types_Of_Transport/2016/vt_artar_transpmaqsarj20152016)  
<https://www.google.am/url?sa=t&rc=j&q=&esrc=s&source=web&cd=0ahUKEwil2aOx08vPAhXhE5oKHSGaALcQFghmMAk&url=iiU³ÉÝ»ñÇ ÑÇÙ³Ý in³>

<sup>2</sup> «О некоторых аспектах обеспечения внешнеэкономической эффективности Армении», Гомця А. «Финансы и экономика», Ереван, октябрь 2013, # 10 (160), № 10

<sup>3</sup> [http://thelib.ru/books/elena\\_polyakova/finansy\\_i\\_kredit\\_uchebnoe\\_posobie-read.html](http://thelib.ru/books/elena_polyakova/finansy_i_kredit_uchebnoe_posobie-read.html)  
Электронная библиотека

<sup>4</sup> <http://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCI%D0%95ssence>

նել առանձին երկրների տնտեսությունների մի շարք առանձնահատկություններ, նշվածի իմաստով ՀՀ-ում առկա են մի շարք հիմնախնդիրներ, որոնք պետք է հաշվի առնվեն մաքսային արժեքի որոշման ժամանակ: Օրինակ՝ ՀՀ պետական սահմանները "փակ" են երկու հարևան պետությունների հետ: Նման իրավիճակում բավականաչափ անբարենպաստ վիճակում են գտնվում արտաքին տնտեսական գործունեություն իրականացնողները և բիզնեսի տեսանկյունից՝ ներմուծվող ապրանքների տրանսպորտային կամ ապահովագրական ծախսերը, որպես մաքսային արժեքում ներառվող ծախսեր, բավականաչափ թանկացնում են ապրանքի ինքնարժեքը՝ մեծացնելով մաքսային արժեքը կամ հարկման բազան, այսինքն՝ այն հաշվարկային մեծությունը, որից կախված է մաքսային վճարների մեծությունը: Մեր կարծիքով, հաշվի առնելով նշվածը՝ ավելի նպատակահարմար կլիներ ՀՀ-ում կիրառել Բրյուսելի կոնվենցիայով սահմանված մաքսային արժեքը<sup>5</sup>, որի դեպքում տրանսպորտային և ապահովագրական ծախսերը չեն ներառվի մաքսային արժեքում որպես լրացուցիչ ծախս, ինչի արդյունքում ապրանքների գները շուկայում կլինեն անհամեմատ ավելի ցածր, որն էլ էապես կբարելավի արտաքին տնտեսական գործունեություն իրականացնողների վիճակը՝ հաշվի առնելով ՀՀ աշխարհագրական դիրքը, ներկա իրավիճակը և առկա ռիսկերը: Ներկայացնենք ներմուծվող և արտահանվող որոշ ապրանքների տրանսպորտային ծախսերը: Աղյուսակ 1-ում ցուցադրված են երկրները, որտեղից ՀՀ են ներմուծվում ապրանքները, ինչպես նաև ներկայացված են 1 կոնտեյների (բեռնարկը) տեղափոխման համար կատարվող տրանսպորտային ծախսերն ու դրանում գտնվող ապրանքների արժեքը՝ ԱՄՆ դոլարով արտահայտած: Ընդ որում, բոլոր դեպքերում մեկ կոնտեյների տարողությունը հաշվարկված է 20 տոննա:

Մեր կողմից հաշվարկվել և աղյուսակում ցույց են տրվել նաև միավոր ապրանքի արժեքի մեջ տրանսպորտային ծախսերի բաժինը: Ներկայացված ներմուծվող միավոր ապրանքների վերջնական արժեքի մեջ տրանսպորտային ծախսերը միջինը կազմում են 16%, որը բավականին մեծ արժեք է: Քանի որ արտահանվող ապրանքների արժեքի գրեթե կեսը կազմում են տրանսպորտային ծախսերը, ապա ներմուծման երկրում հայկական ապրանքներն ունենում են ավելի բարձր արժեք, ինչը խոչընդոտ է հանդիսանում օտարերկրյա շուկաներում ապրանքների մրցունակության և սպառման համար:

---

<sup>5</sup> «Изменения в области определения таможенной стоимости». Бондарь Л. А.: Круглый стол на тему: "Информационные таможенные технологии и актуальные аспекты таможенного оформления товаров". Доклад, 14 сентября 2012г., Москва

**Աղյուսակ 1.** Տրանսպորտային ծախսերի կառուցվածքը մի քանի ներմուծվող ապրանքների համար<sup>6</sup>

Ապրանք	Ներմուծման երկիր	Ապրանքի արժեքը, ԱՄՆ դոլար	Տրանսպորտային ծախսերը 1 կոնտեյների հաշվով (20'=20տոննա)	Ապրանքի արժեքի մեջ տրանսպ. ծախսերի բաժինը <sup>7</sup>
Հյութեր	Ավստրիա	18 000.00	4000.00/20'	22.2%
Հանքային ջուր	Ֆրանսիա	16 800.00	4900.00/20'	29.2%
Սիգարետ	Հունաստան	210 000.00	3800.00/20'	1.8%
Թխվածք	Իտալիա	34 500.00	4700.00/20'	13.6%
Չիթապտուղ	Հունաստան	18 600.00	2800.00/20'	15.1%
Մակարոնեղեն	Իտալիա	27 600.00	3300.00/20'	12%
Լամպեր, մարտկոցներ	Չինաստան	77 000.00	6000.00/20'	7.8%
Կերամիկական սալիկ	Չինաստան	18 000.00	3500.00/20'	19.4%
Կերամիկական սալիկ	Իսպանիա	25 000.00	2900.00/20'	11.6%
Շինանյութ	Թուրքիա	9000.00	2400.00/20'	26%

Նման կերպ հաշվարկելով նաև արտահանվող միավոր ապրանքների արժեքի մեջ տրանսպորտային ծախսերի բաժինը՝ կստանանք 46%՝ միջինացված մեծությամբ (տես Աղյուսակ 2)։

**Աղյուսակ 2.** Տրանսպորտային ծախսերի կառուցվածքը մի քանի արտահանվող ապրանքների համար

Ապրանք	Արտահանման երկիր	Ապրանքի արժեքը, ԱՄՆ դոլար	Տրանսպորտային ծախսերը 1 կոնտեյների հաշվով (20'=20տոննա)	Ապրանքի արժեքի մեջ տրանսպ. ծախսերի բաժինը <sup>8</sup>
Հյութեր	Մարսել/Ֆրանսիա	9500	1750/20'	18.4%
Հանքային ջուր	Նովոռոսիյսկ/ՌԴ	6500	1600/20'	24.6%
Քարե սալիկներ	Ռիժեկա/Խորվաթիա	6000	1500/20'	25%
Քարե սալիկներ	Չիվան/Չինաստան	6000	1900/20'	31.7%
Պահածո մրգեր	Լոս Անջելես/ԱՄՆ	54000	2800/20'	5.2%
Կոնյակ	Մոսկվա/ՌԴ	600000.00	5000/40'	0.8%
Պղինձ	Անթվերպեն/Հոլանդիա	360000.00	1850/20'	0.5%
Բենտոնիտ	Ռոտերդամ/Հոլանդիա	600.00	1850/20'	308 %
Գինի	Իլլիչեվսկ/Ռուսաստան	70 000.00	1700/20'	2.4%

Մյուս կողմից էլ, հաշվի առնելով տրանսպորտային ծախսերի նման ծավալները, ՀՀ տնտեսվարողները շատ դեպքերում խուսափում են էժան և

<sup>6</sup> Տրանսպորտային իրավիճակը և բեռնափոխադրումների ծախսերի հաշվարկը: Ի. Բելուբեկյան, Ձեկույց, Հայաստանի արտահանման խթանման խնդիրները թեմայով կոնֆերանսի, Երևան, ՀԱԱՀ, 2015թ.

<sup>7</sup> Հաշվարկվել է հեղինակի կողմից

<sup>8</sup> Հաշվարկվել է հեղինակի կողմից

մեծածավալ ապրանքների արտահանումից՝ փոխարենը նախապատվությունը տալով փոքրածավալ և ավելի բարձր արժեք ունեցող ապրանքներին: Ստացվում է, որ ծախսերը խոչընդոտում են արտահանումը, հետևաբար նաև ներքին արտադրությունն ու տնտեսական աճը: Ասվածը ներկայացնենք կոնկրետ օրինակով: 2015թ. ՀՀ-ից Ֆրանսիա է արտահանվել հյութ, որի տրանսպորտային ծախսերը կազմել են ապրանքի արժեքի 18.4%-ը: Հյութի 1 կգ-ի արժեքը կազմում է մոտ 230 դրամ ( $9500\$/20000\text{կգ}=0.475\ \$$ ): 1 կգ-ի տեղափոխման համար տրանսպորտային ծախսը կկազմի 42.3 դրամ ( $18.4\%\times 230\text{դր}$ ): ՀՀ-ում նմանատիպ վաճառքի գինը հյութի 1 կգ-ի համար մոտավորապես հավասար է 370 դրամի: Նույնչափ շահույթ ստանալու ակնկալիքով ՀՀ տնտեսվարողը Ֆրանսիայում պետք է նույն ապրանքը վաճառի առնվազն 412 դրամով ( $370+42.3$ ):

Իսկ եթե տրանսպորտային ծախսերը կրճատենք պայմանական 75%-ով և 42 դրամի փոխարեն տնտեսվարողի ծախսը կազմի 12 դրամ, ապա արտահանված յուրաքանչյուր 1 կգ հյութի դիմաց կստացվի 30 դրամ խնայողություն: Սա կբերի ՀՆԱ-ում գյուղատնտեսության մասնաբաժնի մոտ 0.5% աճի (ընդունենք, որ ՀՆԱ-ում գյուղատնտեսության մասնաբաժինը կազմում է 20%, որի մի կեսը կազմում է անասնաբուծությունը, իսկ մյուս կեսը՝ բուսաբուծությունը: ՀՀ-ից արտահանման հիմնական մասը կազմում է բուսաբուծական արտադրանքը: Եթե պայմանականորեն ընդունենք, որ տնտեսվարողն իր 1 կգ հյութի տեղափոխումից 30 դրամ տնտեսած գումարից 5 դրամը կհատկացնի լրացուցիչ հումք՝ միրգ ձեռք բերելուն, ապա գյուղատնտեսական արտադրանքի մթերումը կավելանա պայմանական 5%-ով, որը կբերի ՀՆԱ-ում գյուղատնտեսության բաժնի 0.5% աճին): Վերջինս էլ իր հերթին կստեղծի նպաստավոր պայմաններ գյուղատնտեսության զարգացման և ընդլայնման համար: Նույն ձևով, խնայված 25 դրամ "ազատ" միջոցները տնտեսվարողը կարող է ուղղել արտադրության ընդլայնմանը, նոր տեխնոլոգիաների ձեռք բերմանը, աշխատավարձերի բարձրացմանը, ինչն էլ իր հերթին կնպաստի պետական բյուջեում հարկային մուտքերի ավելացմանը, որն էլ կհանգեցնի ՀՆԱ-ի աճին:

Մյուս կողմից էլ փորձենք հաշվարկել, թե ներմուծվող ապրանքների մաքսային արժեքը հաշվարկելիս դրանցում ներառվող տրանսպորտային ծախսերը ստացվող վերջնական գնի վրա ինչ ազդեցություն են ունենում: Ինչպես նշել ենք, ներմուծման դեպքում տրանսպորտային ծախսերը մոտավորապես կազմում են ապրանքի արժեքի 16%-ը: Նշանակենք ապրանքի արժեքը  $v$ , հետևաբար տրանսպորտային ծախսերը կկազմեն  $0.16v$ : Այս դեպքում ապրանքի մաքսային արժեքը կլինի  $1.16v$ , ընդունելով, որ մինչև ՀՀ մաքսային սահմանը ապրանքների տեղափոխման վրա այլ ծախսեր չեն

կատարվել: Ընդունենք նաև, որ ՀՀ-ում տնտեսվարողը վճարում է հարկեր՝ ԱԱՀ 20% և մաքսատուրք 10% չափերով: Հարկերը կկազմեն  $1.16 \times 0.32^0 = 0.37v$ , քանի որ հաշվարկվում են մաքսային արժեքի նկատմամբ: Ապրանքի նոր գինը կկազմի՝  $v + 0.16v + 0.37v = 1.53v$ , այսինքն՝ այլ հավասար պայմաններում ներմուծվող ապրանքի գնի մեջ ներառված 16% տրանսպորտային ծախսերը ապրանքի գինը կավելացնեն 53%-ով: Իսկ եթե հաշվարկենք ապրանքի արժեքը առանց մաքսային մարմինների կողմից տրանսպորտային ծախսերի ներառման, ապա նոր գինը կավելանա 32%-ով ( $v + 0.32v$ ):

Արդյունքում ստանում ենք, որ ներմուծվող ապրանքների համար մաքսային արժեքը հաշվարկելիս դրանում տրանսպորտային ծախսերի ներառման դեպքում ապրանքի արժեքը կավելանա առնվազն 20%-ով, ինչը որ բավականին մեծ ցուցանիշ է և առաջ է բերում ներմուծողի համար լրացուցիչ ֆինանսական ծախսումներ, որոնք, ի վերջո, իրենց արտացոլումն են ստանում շուկայում ապրանքի վաճառքի գնի վրա: Ցույց տանք նաև վերջին տարիների ՀՆԱ-ի փոփոխությունը՝ արտահանումից կախված: Ներկայացնենք 2011-2016թթ. ՀՀ արտահանման, ներմուծման և ՀՆԱ-ի մեծությունները՝ մլրդ ԱՄՆ դոլարով արտահայտած (տես Աղյուսակ 3):

**Աղյուսակ 3.** ՀՆԱ-ի, արտահանման և ներմուծման փոփոխությունները ՀՀ-ում 2011-2016թթ., մլրդ ԱՄՆ դոլար<sup>10</sup>

Ցուցանիշ	2011թ.	2012թ.	2013թ.	2014թ.	2015թ.	2016թ.
<b>ՀՆԱ</b>	9.2	10.6	11.1	11.6	10.5	10.6
<b>Արտահանում</b>	1.19	1.51	1.63	1.69	1.62	1.78
<b>Ներմուծում</b>	3.2	3.6	3.8	3.7	2.8	3.3
<b>Արտահանում/ՀՆԱ, %</b>	12	14	15	15	16	17
<b>Ներմուծում/ՀՆԱ, %</b>	36	35	34	32	27	31

Ցույց տանք արտահանման և ՀՆԱ-ի տարեկան աճը կամ նվազումը՝ տոկոսներով արտահայտած: Կստանանք հետևյալ տվյալները՝ համապատասխանաբար ըստ տարիների.

ՀՆԱ- 15.2%, 4.7%, 4.5%, -9.5%, 0.95%

Արտահանում- 26.9%, 7.9%, 3.7%, -4.1%, 9.8%:

Հաշվենք, թե արտահանման 1% աճը/նվազումը ՀՆԱ-ի քանի տոկոսով աճի/նվազման է հանգեցնում: Կունենանք հետևյալ պատկերը.

$15.2/26.9=0.6$ ,  $4.7/7.9=0.6$ ,  $4.5/3.7=1.2$ ,  $-9.5/-4.1=2.3$ ,  $0.95/9.8=0.1$ :

<sup>9</sup>  $0.32 = \text{Մաքսատուրք}(10\%) + \text{ԱԱՀ}((\text{մաքսատուրք} + \text{մաքսային արժեք}) * 20\%) = 0.1 + 0.22$

<sup>10</sup> Աղյուսակը կազմվել է հեղինակի կողմից՝ ՀԲ-ի կողմից հրապարակվող տվյալների հիման վրա (<https://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table>)

Վերլուծությանը պարզվում է, որ 2011-2016թթ. արտահանման տարեկան 1% աճը հանգեցրել է ՀՆԱ-ի տարեկան մոտ 0.5-ից 1.3% աճի<sup>11</sup>: ՀՆԱ-ի աճի նման տատանումը կախված է արտահանման բնույթից՝ հունքային արտահանում, ծառայությունների արտահանում, թե պատրաստի արտադրանքի արտահանում: Եթե արտահանման մեջ գերակշռում է պատրաստի արտադրանքը, ապա սա նշանակում է, որ ՀՆԱ-ի աճը պետք է լինի ավելի մեծ, քանի որ երկրում պատրաստի արտադրանքը ենթադրում է նաև ներքին հարկերի ավելացում, արտադրության աճ, ՀՆԱ-ում արդյունաբերության մասնաբաժնի ավելացում և այլն:

Որպես ամփոփում կարող ենք նշել, որ

➤ ՀՀ-ում առավել նպատակահարմար է կիրառել Բրյուսելի կոնվենցիայով սահմանված մաքսային արժեքը: Այս դեպքում ապրանքների տեղափոխման համար կատարված տրանսպորտային և համանման այլ ծախսերը չեն կազմի մաքսային արժեքի մաս:

➤ Վերլուծությունների միջոցով բացահայտվել է, որ ներմուծվող միավոր ապրանքի վերջնական արժեքի մեջ տրանսպորտային ծախսերը միջինացված մեծությամբ կազմում են 16%, իսկ արտահանվող միավոր ապրանքի արժեքի մեջ՝ 46%: Միևնույն ժամանակ, մաքսային արժեքում տրանսպորտային ծախսերի ներառումը հանգեցնում է ներմուծվող ապրանքի արժեքի առնվազն 20%-ով թանկացման:

➤ ՀՀ-ում 2011-2016թթ. արտահանման տարեկան 1%-ով աճը հանգեցրել է ՀՆԱ-ի աճին՝ տարեկան 0.5-1.3%-ով:

#### ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Ի. Բելուբեկյան, Տրանսպորտի իրավիճակը և բեռնափոխադրումների ծախսերի հաշվարկը: Ձեկույց՝ ՀՀ արտահանման խնդիրները գիտաժողովին: Եր., ՀԱԱՀ, 2015թ.
2. Гомцяи А. «О некоторых аспектах обеспечения внешнеэкономической эффективности Армении». «Финансы и экономика», Ереван, октябрь 2013, # 10 (160), с. 10
3. Бондарь Л. А. «Изменения в области определения таможенной стоимости»: Круглый стол на тему: "Информационные таможенные технологии и актуальные аспекты таможенного оформления товаров". Доклад, 14 сентября 2012г., Москва
4. [http://thelib.ru/books/elena\\_polyakova/finansy\\_i\\_kredit\\_uchebnoe\\_posobie-read.html](http://thelib.ru/books/elena_polyakova/finansy_i_kredit_uchebnoe_posobie-read.html)
5. Электронная библиотека
6. <https://www.google.am>
7. <http://www.customs.am>
8. <http://www.petekamutner.am>
9. <https://data.worldbank.org>

<sup>11</sup> Հաշվարկվել է հեղինակի կողմից

**Մարե ԽԱՉԱՏՐՅԱՆ**

**Ներմուծվող և արտահանվող ապրանքների տրանսպորտային ծախսերի ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա**

*Բանալի բառեր. ներմուծում, արտահանում, տրանսպորտային ծախսեր, ՀՆԱ, մաքսային արժեք*

Սույն հոդվածի շրջանակներում փորձ է արվել բացահայտել ՀՀ-ում ապրանքների ներմուծման և արտահանման հետ կապված տրանսպորտային ծախսերի ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա: Մասնավորապես, հեղինակի կողմից հաշվարկվել է, թե միավոր ապրանքի արժեքի մեջ որ մասն են կազմում դրա տեղափոխման համար կատարված տրանսպորտային ծախսերը: Վերջինիս հիման վրա էլ հաշվարկվել է մաքսային արժեքը և առաջարկվել այն որոշել Բոյուսելի կոնվենցիային համապատասխան, որի դեպքում տնտեսվարողները ստիպված չեն լինի ապրանքների տեղափոխման հետ կապված տրանսպորտային և համանման այլ ծախսերը ներառել մաքսային արժեքում, կունենան լրացուցիչ ֆինանսական միջոցներ, ինչը կարող են ուղղել արտադրության ընդլայնմանն ու դրանով նպաստել երկրում ՀՆԱ-ի աճին:

**Маре ХАЧАТРЯН**

**Влияние транспортных расходов импортируемых и экспортируемых товаров на ВВП**

*Ключевые слова: импорт, экспорт, транспортные расходы, ВВП, таможенная стоимость*

В рамках этой статьи сделана попытка выявить влияние транспортных расходов импортируемых и экспортируемых товаров на ВВП в РА. В частности, автор подсчитал, какую долю составляют транспортные расходы в стоимости единицы перевозимых товаров. На основе этого, была рассчитана таможенная стоимость и рекомендована определить ее в соответствии с Брюссельской конвенцией, в результате которого предприниматели не будут вынуждены включить транспортные и другие сходные расходы в таможенную стоимость, будут иметь дополнительные финансовые средства, которые могут направлять на расширение производства, тем самым способствуя росту ВВП в стране.

**Маре ԽԱՇԱՏՐՅԱՆ**

**The impact of transportation costs of imported and exported goods on GDP**

*Key words: Import, export, transportation costs, GDP, customs value.*

Within this article the author tried to identify the impact of transportation costs of imported and exported goods on GDP in RA. Particularly, the author has calculated the share of transportation costs in the unit of goods. Based on the latter, the author calculated the customs value and recommended to compute it in accordance with the Brussels Convention, in which case the businessmen will not have to include transportation and other similar costs in customs value, they will have additional financial means which can use to expand their production and thus contribute to the growth of countries GDP.