

отраслях и на разных рынках. Но также не стоит забывать, что отрицательный индекс, даже если он выше, чем у некоторых ваших конкурентов, губительно сказывается на развитии компании, т. к. негативные отзывы распространяются быстрее положительных.

По ответам респондентов на открытые вопросы можно выделить основные причины неудовлетворенности клиентов:

1. Высокая цена товара;
2. невысокое качество продукции;
3. Небольшой ассортимент;
4. Редкие обновления в ассортименте;
5. Устаревший(неактуальный) или непривлекательный ассортимент;
6. Слабое продвижение продукции.

Каждая компания должна внимательно просматривать каждый положительный комментарий и негативный отзыв своих клиентов. Например, к бренду БЕЛИТА было несколько отрицательных отзывов, которые были аргументированы тем, что после использования появлялось раздражение на коже. Таким образом, им следует выяснить, что может вызывать такие последствия и, например, заменить входящие в состав компоненты. Либо же можно порекомендовать запустить отдельную линию гипоаллергенных косметических средств.

И в завершении, следует отметить, что индекс NPS является важным показателем для компании, которым нельзя пренебрегать. Однако многие компании, к сожалению, не используют его, поэтому не могут быть достаточно конкурентоспособными в современных условиях. И в связи с тем, что белорусские бренды, не рассматривают данный индекс как один из ключевых показателей, и не уделяют должного внимания для его повышения, белорусские потребители остаются более склонными покупать и рекомендовать зарубежные бренды, нежели белорусские.

Для повышения уровня лояльности потребителей организации могут использовать метод оценки лояльности NPS, определяя уровень удовлетворённости и причины неудовлетворённости клиентов. После чего целесообразно разработать маркетинговые рекомендации по устранению выявленных причин неудовлетворённости потребителей с целью повышения уровня их лояльности.

Список использованных источников

1. Акулич И.Л., Маркетинг взаимоотношений. - Минск: Вышэйшая школа, 2010. – 254 с.
2. Искрянная лояльность. Фред Райхельд

<http://edoc.bseu.by/>

Ю.И. Енин, д.э.н., профессор

С.В. Соркин, магистрант

УО «Белорусский государственный экономический университет»

Минск (Беларусь)

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Расширение и углубление интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) невозможно без развития его транспортно-логистического комплекса.

Развитая транспортно-логистическая инфраструктура будет способствовать созданию новых производств, ускорению процессов доставки товаров, росту транзитных перевозок по территории Союза в системе международных транспортных коридоров. Кроме того, транспортно-логистическая отрасль также может стать одним из основных не сырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно-экономические условия для транзитных перевозок и развития торгово-экономических отношений стран-членов Союза.

Формированию единой транспортно-логистической системы ЕАЭС способствуют следующие основные факторы [1; с. 179–180]. Во-первых, выгодное географическое положение стран-членов Союза, вообще, и Республики Беларусь, в частности. Развитие интеграционных процессов стран-членов ЕАЭС и гармонизация законодательства в сфере транспортной политики, позволит увеличить его участникам долю на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно. А географическое положение Республики Беларусь позволяет ей быть «мостом» между европейскими и азиатскими странами. Во-вторых, при грамотном регулировании может иметь снижение транспортных и транзакционных издержек. Данный эффект в основном планируется достигать за счет гармонизации правил и нормативов, а также за счет упрощения юридических формальностей. Эффект также может произойти за счет увеличения конкуренции на рынке транспортных услуг стран-участниц ЕАЭС, что естественно вынудит их предоставлять более качественные услуги, искать пути снижения издержек транспортно-логистических структур. В-третьих, здесь имеет место отсутствие языкового барьера. Постсоветское прошлое и знание русского языка большей части жителей стран-участниц ЕАЭС позволит сократить значительное количество времени и трудозатрат. Так, например, в ЕС расходы только на перевод письменных документов составляют около 1млрд. евро в год и примерно 300–400 млн. евро в год тратится на обеспечение устного перевода на официальных мероприятиях. В-четвёртых, имеется схожесть используемых парков подвижного состава, машин, механизмов и оборудования. Данное обстоятельство позволяет заметно уменьшать затраты на снабжение, обслуживание, ремонт транспортного хозяйства, которое используется для обслуживания совместной деятельности.

Необходимо отметить, что в ЕАЭС до сих пор отсутствует научно обоснованная единая транспортная политика (ЕТП), так как основные функции по её планированию, формированию и проведению пока остаются на национальном уровне стран Союза. Вместе с тем, работа по созданию ЕТП в ЕАЭС активно продолжается. Так, для развития единой транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС были созданы специальные наднациональные институты, а именно Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) в сфере транспорта и естественных монополий, при которой функционирует Департамент транспорта и инфраструктуры и Консультативный комитет по транспорту и инфраструктуре. В то же время процесс формирования единого транспортно-логистического комплекса в рамках ЕАЭС сталкивается с рядом трудностей, а именно: недостаточным финансированием, износом существующих транспортных фондов и трудностями унификации и гармонизации национальных законодательств.

Важное значение в аналитических документах имеет оценка и рост эффективности (внутренней и внешней) функционирования транспортно-логистического комплекса международного регионального интеграционного объединения. При этом исходной базой для формирования методических положений в рассматриваемой сфере является оценка внешнеэкономической деятельности ЕАЭС. Предлагается авторами рас-

смотреть как экспортно-импортные операции транспортными услугами стран-членов Евразийского экономического союза с другими странами мира, так и рассчитать коэффициент сбалансированности внешней торговли транспортными услугами.

Таблица 1 – Экспортно-импортные операции с транспортными услугами стран-членов ЕАЭС с другими странами мира

Показатель	2015 г.		2016 г.		2017 г.	
	Млн. долл. США	Доля, %	Млн. долл. США	Доля, %	Млн. долл. США	Доля, %
Экспорт транспортных услуг стран ЕАЭС, в том числе	21058,8	100	21848,5	100	24989,4	100
Армения	130,8	0,6	151,0	0,7	185,3	0,7
Беларусь	2480,6	11,8	2444,4	11,2	2926,8	11,7
Казахстан	2381,0	11,3	2681,7	12,3	2685,1	10,7
Кыргызстан	66,0	0,3	68,9	0,3	70,8	0,3
Россия	16000,4	76,0	16502,5	75,5	19121,4	76,5
Импорт транспортных услуг стран ЕАЭС, в том числе	14027,3	100	13635,3	100	16413,0	100
Армения	288,8	2,1	294,2	2,2	347,3	2,1
Беларусь	1014,7	7,2	1058,6	7,8	1231,0	7,5
Казахстан	1445,4	10,3	1197,4	8,8	1158,0	7,1
Кыргызстан	223,0	1,6	199,7	1,5	191,7	1,2
Россия	11055,4	78,8	10885,4	79,8	13485,0	82,2
Сальдо транспортных услуг стран ЕАЭС	7031,5		8213,2		8576,4	
Армения	-158,0		-143,2		-162,0	
Беларусь	1465,9		1385,8		1695,8	
Казахстан	935,6		1484,3		1527,1	
Кыргызстан	-157,0		-130,8		-120,9	
Россия	4945,0		5617,1		5636,4	

Источник: собственная разработка на основе [2]

Данные таблицы №1 свидетельствуют о положительной динамике стоимостного объёма экспорта транспортных услуг стран-членов ЕАЭС за пределы Союза. Так, он увеличился с 21058,8 млн. долл. США в 2015 г. до 24984,4 млн. долл. США в 2017 г. Наибольшее увеличение продемонстрировала Армения (темп роста составил 141,7 %). Далее идут Россия (119,5 %), Беларусь (118,0 %), Казахстан (112,8 %) и Кыргызстан (107,3 %). Порядка 75 % всего объёма экспорта транспортных услуг ЕАЭС приходится на Россию, далее идут Беларусь и Казахстан (11-12 %).

Импорт транспортных услуг стран-членов ЕАЭС также увеличился с 14027,3 млн. долл. США в 2015 г. до 16413,0 млн. долл. США в 2017 г. Наиболее значимый вклад в это увеличение внесли Россия и Беларусь. Темпы роста импорта составили 122 % и 121,3 % соответственно. Примечательно, что Казахстан и Кыргызстан снизили импорт транспортных услуг на 20 % и 14 % соответственно. Наибольший удельный вес в структуре импорта транспортных услуг ЕАЭС занимает Россия (80 %).

Евразийский экономический союз в целом имеет положительное сальдо в торговле транспортными услугами. Оно формируется за счёт стабильно положительного сальдо России, Беларуси и Казахстана, в то время как у Армении и Кыргызстана наблюдается отрицательное сальдо.

Завершающим шагом в оценке внешнеэкономической деятельности транспортно-логистического комплекса ЕАЭС стал расчёт коэффициента сбалансированности внешней торговли, который определяется по формуле:

$$K \text{ сб.} = BC / BO \quad (1)$$

Где: К сб. – коэффициент сбалансированности внешней торговли,

BC – внешнеторговое сальдо,

BO – внешнеторговый оборот

Таблица 2 – Коэффициент сбалансированности внешней торговли транспортными услугами стран-членов ЕАЭС

	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ЕАЭС в целом	0,20	0,23	0,21
Армения	-0,38	-0,32	-0,30
Беларусь	0,42	0,40	0,41
Казахстан	0,24	0,38	0,40
Кыргызстан	-0,54	-0,49	-0,46
Россия	0,18	0,21	0,17

Источник: собственная разработка на основе [2]

Анализ данных таблицы № 2 показал, что Евразийский экономический союз в целом имеет сравнительно сбалансированную внешнюю торговлю транспортными услугами, как и все его страны-участницы ($-0,5 < K \text{ сб.} < 0,5$). При этом Беларусь, Казахстан и Россия демонстрируют положительные показатели коэффициента сбалансированности, что объясняется превышением объёмов экспорта транспортных услуг над объёмом импорта. Армения и Кыргызстан имеют отрицательные показатели коэффициента сбалансированности из-за отрицательного внешнеторгового сальдо в торговле транспортными услугами.

Одним из важнейших потенциальных драйверов роста услуг транспортно-логистического комплекса Евразийского экономического союза может стать продвигаемый Китаем проект Экономического пояса Шёлкового пути (ЭППШП). Как страны-члены ЕАЭС, так и Китай заинтересованы в создании эффективной транспортно-логистической инфраструктуры межрегионального уровня, находящегося на пути следования грузов из Азиатско-тихоокеанского региона в Европейский Союз.

Вклад Китая в рамках реализации данного проекта видится в финансировании масштабного инфраструктурного строительства, в котором остро нуждаются страны-члены ЕАЭС, тогда как роль ЕАЭС – в создании благоприятных условий перевозок по своей территории по таким критериям, как скорость, стоимость, сохранность и сервис.

Для стран-членов ЕАЭС наиболее привлекательным является проект «Новый евразийский сухопутный мост». Перспективные инвестиции (в том числе и китайские), направляемые в Россию, Казахстан и Беларусь, позволят странам улучшить транспортную инфраструктуру, которая может быть также использована в целях транспортировки грузов между некоторыми странами-членами ЕАЭС. При этом выстраиваемый, коридор будет представлять из себя высокоскоростную и инновационную железнодорожную магистраль, проходящую через Россию, Казахстан, Беларусь, Польшу и Германию, соединяющую Китай с Западной Европой. В рамках данного проекта в 2015 г. был осуществлен первый пробный запуск поезда по новым путям, ведущим из Китая в Казахстан [1; с.197-198]. А в феврале 2019 г. был запущен первый контейнерный состав из г. Орша (Беларусь) с товарами народного потребления и продуктами питания до приграничной китайской провинции Цзянси.

На наш взгляд, для углубления транспортно-логистического сотрудничества между странами-участницами в ЕАЭС и совершенствования внешнеэкономической деятельности всего транспортно-логистического комплекса ЕАЭС целесообразно:

- осуществление активного перехода от национальных транспортных политик к полноценной и научно обоснованной Единой транспортно-логистической политике Евразийского экономического союза. Вероятнее всего, данный механизм может быть создан на базе Евразийской экономической комиссии с использованием передового опыта Европейского союза;
- формирование и реализация Единой промышленной политики Евразийского экономического союза, что позволит провести масштабную модернизацию транспортно-логистической отрасли и расширить международную специализацию и кооперацию производства в различных видах транспорта и логистики;
- привлечение дополнительного финансирования в транспортно-логистическую отрасль за счёт использования механизма государственно-частного партнёрства и более активное привлечение иностранных инвестиций, прежде всего китайских;
- создание благоприятных организационно-экономических условий для осуществления транзита через территорию Евразийского экономического союза за счёт использования перспективных инструментов, в том числе и предоставления возможности электронного декларирования, расширения практики использования института Уполномоченного экономического оператора, принятие единых технических и других регламентов;
- определение приоритетных инфраструктурных проектов, которые могут финансироваться Китаем в рамках инициативы Экономического пояса Шёлкового пути, что приведёт к повышению эффективности деятельности транспортно-логистического комплекса Евразийского экономического союза

Список использованных источников

1. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр./ М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.

2. Экспорт и импорт услуг в Евразийском экономическом союзе: статистический бюллетень / Евразийская экономическая комиссия. – Москва: ЕЭК, 2018. – 54 с.

3. Пак, Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе : автореф. дис. канд. экон. наук : 08.00.14 / Е.В. Пак ; МГИМО – Москва, 2017. – 29 с.

4. Енін, Ю.І., Падабед, Н.А. Развіццё прадарожнай інфраструктуры транспартнага камплекса Беларусі і Расіі/ Ю.І.Енін, Н.А. Падабед. - Весці НАН Беларусі, серыя гуманітарных навук. №3, 2009. – С.46-51.

5. Енин, Ю.И., Подобед, Н.А. Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности придорожного сервиса в ЕЭП/ Ю.И. Енин, Н.А. Подобед/Инновационные процессы. Потенциал науки и задачи государства. Сб. статей.- Пенза: МЦНС «Наука и просвещение» 2017. – С.78-81.

***Н.Н. Жилинская, канд. экон. наук, доцент
УО «Белорусский государственный университет
информатики и радиоэлектроники»
Минск (Беларусь)***

ГЕНДЕРНЫЕ ФАКТОРЫ ЗАНЯТОСТИ В ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОМ ОБЩЕСТВЕ

Западная экономическая мысль в исследовании гендерных проблем шла и идет по пути анализа функциональных связей и взаимозависимостей между экономическими формами, в которых проявляется труд женщин, причем этот анализ не является самостоятельным, а осуществляется в контексте изучения макро- или микроэкономических проблем. Так, представители неоклассики (М. Фридмен, К. Брунер) рассматривая связь между доходом и занятостью, констатируют существование дискриминации в отношении женщин по доходу, которая в настоящее время принимает более завуалированную и эффективную форму: женщины негласно не допускаются к выполнению некоторых видов деятельности (в первую очередь, это относится к карьерному росту в профессии и продвижению в сфере управления).

Представитель институционального направления экономической мысли Дж. Гэлбрейт выдвинул концепцию домашнего хозяйства. Полемизируя с неоклассиками, которые считают, что выбор и потребление благ – необременительное занятие, Гэлбрейт утверждает, что, когда потребление благ переходит некоторую границу, оно становится весьма затратным, если связанные с этим усилия не могут быть переложены на других. Для успеха современной экономики требуется скрытый класс слуг. Этот класс делает возможным более или менее безграничное расширение потребления, которое наталкивается на трудности, связанные с распоряжением. Роль скрытых слуг постепенно закрепились за женщинами.

Женщины в завуалированной форме (домашний труд не учитывается ни в ВВП, ни в НД) выполняют функцию распорядителя, создавая возможность для неограниченного роста потребления. Исключение результатов домашнего труда из экономических расчетов ликвидирует самостоятельность женщины как личности, причем отказ от индивидуального выбора происходит незамеченным, способствуя полной маскировке данной тенденции от женщин, которых это непосредственно касается. Придя к