

Сколько стоит такого рода деятельность? Это зависит от навыков и объёма работы: можно просто поместить аватарку, а можно сделать баннеры, графическое меню.

Алгоритм работы прост:

- поиск клиентов;
- предложение своих услуг;
- выполнение работы.

Вначале нужно искать работу самостоятельно, затем уже появятся постоянные клиенты или новые заказчики будут приходить по их рекомендациям.

На начальном этапе главная задача – доказать клиенту, что с вашими услугами посещаемость его группы многократно возрастёт, а значит, увеличится доход от бизнеса.

Стоимость полного оформления группы начинается от 50 долл. США.

Способ 5. Продажи товаров и услуг.

Любой товар можно продвигать и реализовывать с помощью сети «ВКонтакте». Преимущества данной площадки очевидны – наличие платежеспособной аудитории, исчисляемой десятками миллионов человек в сутки.

Сотни групп уже продвигают автомобили, одежду, туры в Испанию, услуги переводчиков, флористов, адвокатов, организаторов детских праздников. Результат продвижения (конверсия группы) зависит от уровня маркетинга, затрат на рекламу и оформление группы.

Если пользователь сети открывает интернет-магазин на своей страничке, стоит позаботиться о грамотной организации продаж, наличии каталога с красочными фотографиями товара.

Нельзя забывать о маркетинге и рекламе: нужно устраивать акции, распродажи, розыгрыши призов для привлечения новых покупателей и поощрения постоянных клиентов.

Таким образом, заработок в «ВКонтакте» вполне реален и может приносить неплохой дополнительный доход или даже заменить основную работу. Главное – сделать первый шаг для организации весьма прибыльного и далеко не самого утомительного бизнеса.

Литература

1 Социальные сети в Беларуси [Электронный ресурс]. – 2017. – URL: <http://www.gemius.by> (дата обращения: 24.03.2017).

2 5 способов заработать на группе «ВКонтакте» [Электронный ресурс]. – 2017. – URL: <https://www.gdeikakzarabotat.ru> (дата обращения: 05.04.2017).

УДК 658.7:656.02(476):339.923(4/5)

А. В. Панков

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Логистика становится все более перспективным направлением развития сферы услуг. В статье проанализирована сфера транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь. На основе проведенного анализа выявлены тенденции и проблемы функционирования транспортно-логистической системы страны. Особое внимание в исследовании уделено перспективам развития логистики в Евразийском экономическом союзе, направлениям сотрудничества в данной сфере. В статье предложены направления становления и совершенствования системы развития логистических услуг и транзитного потенциала стран-участниц ЕАЭС.

Одним из существенных препятствий на пути развития сектора транспортных услуг и эффективной реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь является неразвитость национальной логистики. Логистические центры республики оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно небольшая, но и не конкурентная. По состоянию на февраль 2017 года в Республике Беларусь функционируют 42 логистических центра: 19 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и еще 23 – вне Программы.

Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров являются Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. Так, в Минском регионе находятся 30 из всех 42 логистических центров, в Брестском – 6 центров [1]. Из действующих логистических центров в Республике Беларусь 12 являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов. Восемь логистических центров являются мультимодальными, т. е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта [2]

По оценкам экспертов, общая площадь складов класса «А» и «В» логистических центров в Республике Беларусь составляет более 670 тыс. кв. м, из них склады общего пользования – 520 тыс. кв. м, склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. кв. м, низкотемпературные склады и склады-холодильники – 43 тыс. кв. м. Для сравнения: площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн кв. м. Совокупная же площадь логистических центров в Польше превышает 9 млн кв. м.

Национальные транспортно-логистические центры и операторы характеризуются относительно низкой комплексностью услуг: этот показатель оценивается в 25 % по республике против 73 % по странам Европейского союза. В настоящее время совокупность работ, выполняемых в логистических центрах Европейского союза, существенно отличается от совокупности работ центров нашей страны: 72 функции логистического центра в соответствии с белорусскими нормами при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса. Данные показатели свидетельствуют о некоторых особенностях ведения бизнеса в Республике Беларусь. В частности, собственники белорусских транспортно-логистических центров в первую очередь преследуют цель скорейшего возврата финансовых вложений (в условиях высоких процентных ставок на кредиты и больших инвестиционных рисков). Поэтому они предпочитают высокомаржинальные услуги, нежели использование долгосрочных программных продуктов.

В перспективах развития логистического бизнеса в Республике Беларусь также можно выделить аутсорсинг – передачу логистических функций сторонним независимым организациям: 3PL- и 4PL-провайдерам. Его доля на рынке транспортно-логистических услуг республики сегодня составляет не более 3 % (для сравнения: в Европейском союзе – 65 %, в Китае – 48 %, в России – 23 %). В настоящее время в стране наблюдается нехватка логистических операторов высокого уровня (4PL-операторов). Логистические провайдеры четвертого уровня являются интеграторами логистических цепей, которые специализируются на управлении цепями поставок, логистическом планировании и консалтинге для сетевых структур компаний. Они также следят за бесперебойностью процессов во всей цепи поставок и информационным взаимодействием между клиентами. Следует отметить, что использование услуг 4PL-оператора способствует снижению операционных логистических затрат предприятия до 15% за счет увеличения операционной эффективности и сокращения расходов на поставку посредством полного аутсорсинга логистической системы [3].

Остро стоит вопрос о развитии логистики и в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). В условиях, когда производители стремятся максимально преодолеть фактор национальных границ и тем самым получить доступ к огромному потребительскому

и информационному рынку, актуализируется вопрос формирования региональных межгосударственных объединений, призванных обеспечить необходимую логистическую интеграцию, прежде всего – в сфере международных грузоперевозок. Именно таким объединением и призван стать ЕАЭС.

Формирование единой эффективной логистической системы в рамках ЕАЭС, обеспечивающей снижение транспортной составляющей в конечной цене товара на 10–12 %, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10–30 %, призвано стать важным направлением модернизации национальных экономик стран-участниц формируемого объединения. При этом стратегической целью развития логистики на пространстве ЕАЭС является не только снижение логистических издержек, но и повышение транзитного потенциала стран-участниц, интеграция логистической системы ЕАЭС в международную транспортно-логистическую сеть [4].

Важнейшим показателем развития транзитного и логистического потенциала стран-участниц ЕАЭС являются данные международного рейтинга – Индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка. Используемые в расчете LPI критерии в целом соответствуют технологическим факторам реализации транзитного потенциала. Динамика положения стран ЕАЭС в рейтинге LPI приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика положения стран ЕАЭС в рейтинге LPI

Страна	Балл (место) в рейтинге LPI по годам				
	2007	2010	2012	2014	2016
Республика Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)	2,64 (99)	2,4 (120)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,75 (77)
Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)	2,21 (141)
Киргизия	2,35 (103)	2,62 (91)	2,35 (130)	2,21 (149)	2,16 (146)

Республика Беларусь резко ухудшила свои позиции в рейтинге «Индекс эффективности логистики — 2016» Всемирного банка. По сравнению с предыдущей версией рейтинга наша страна опустилась на 21 позицию.

На этот раз страна заняла, далеко не самое почетное, 120-е место среди 160 охваченных исследованием стран, разместившись по соседству с Ямайкой и Тринидадом. В совокупности по шести субиндикаторам исследования Республика Беларусь набрала только 2,4 балла, что составляет 43,4 % от лучшего результата в рейтинге (последний присужден Германии, набравшей 4,23 балла) [5, 6].

Всемирный банк проводит оценку развития логистической системы по шести составляющим. По всем критериям в нашей стране отмечено ухудшение.

По субиндексу «эффективность процесса таможенного оформления» позиция Республики Беларусь упала с 87-й строчки на 136-ю, несмотря на то, что Государственный таможенный комитет уделяет данному субиндексу большое внимание.

Многие импортеры оценивают отношения с таможенной как «сложные». Для растаможки необходимо предоставлять множество документов, доказывать стоимость ввезенного товара в целях уплаты таможенных пошлин. Нередки случаи конфискации иностранных тягачей на таможенной границе ЕАЭС. Количество нормативных правовых актов, регулирующих таможенные правоотношения, многочисленно.

Положительной оценки заслуживают эксперименты по внедрению электронной очереди на границе, процедур автоматического выпуска товаров. Вместе с тем, о применении «цифровой таможни» говорить нецелесообразно. «Фискальная» функция остается у белорусской таможни основной, и ждать упрощения процедур таможенного оформления пока не приходится.

Сегодня внимание участников рынка приковано к новому Таможенному кодексу ЕАЭС. Разработчики утверждают, что с принятием документа таможенное оформление на внешних границах ЕАЭС будет унифицировано, а условия перемещения товаров заметно упростятся. Новый кодекс имеет высокую степень готовности и, как ожидается, вступит в силу в июле 2017 года, после его ратификации каждым государством-членом ЕАЭС. В перспективе новая законодательная база позволит изменить отношение международных логистических операторов к белорусской таможне (именно их мнение лежит в основе оценок LPI) и Республика Беларусь сможет улучшить свои позиции по этому субиндексу рейтинга.

Снижение с 86-го на 135-е место наблюдается по показателю «качество торговой и транспортной инфраструктуры». Вместе с тем, количество логистических центров в стране достигло 42, а общая площадь их складов – 670 тыс. кв. м. В своем заявлении глава представительства Всемирного банка в Республике Беларусь Ян Чул Ким отметил высокое качество строительных работ на белорусских дорогах.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что иностранные респонденты исследования просто не владеют информацией о логистической и транспортной инфраструктуре и ее возможностях в Республике Беларусь. Данное обстоятельство объясняется тем, что на сайтах профильных министерств отсутствуют англоязычные брошюры, доступно рассказывающие о возможностях отечественной логистической инфраструктуры.

Отчасти ситуацию пытается исправить ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ», в июле 2016 года издана брошюра «Logistics in the Republic of Belarus», в которой представлена комплексная информация о логистической системе страны. Однако данный труд сможет повлиять на оценки международных экспертов не ранее, чем при проведении следующего исследования.

По субиндексу «качество логистических услуг и компетентность» Республика Беларусь опустилась со 116-го на 125-е место. Полноценный рынок 3PL не сформирован, комплексность логистических услуг низкая, ощущается и недостаток квалифицированных кадров.

Уровень внедрения IT-технологий в логистике Республики Беларусь является довольно низким, поэтому снижение позиции с 113-го на 134-е место в субиндексе «отслеживание прохождения грузов» также представляется объективным.

Только крупные транспортно-логистические компании предлагают клиентам такой сервис, как online tracking (отслеживание грузов онлайн) и предоставляют web-кабинет, позволяющий оперативно получать необходимую информацию о статусе и местонахождении груза в любое время суток и в любом уголке планеты, в котором есть Интернет.

В любом случае будущее логистики за современными информационными технологиями. Клиент должен иметь возможность в режиме online получать информацию о местонахождении груза 24 часа в сутки семь дней в неделю.

По своевременности поставок грузов и организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам также наблюдается просадка, хотя и не столь значительная, как по сравнению с другими субиндексами. По первому критерию Республика Беларусь опустилась с 93-го места на 96-е, по второму – с 91-го на 92-е. Следует отметить, что рынок автомобильных перевозок ЕАЭС один из самых закрытых в мире. Унификация условий перевозок внутри союза идет очень медленно. Работу перевозчиков и логистов осложняют разрешительная система, простои на погранпереходах, случаи мошенничества и кражи грузов.

Таким образом, динамика развития логистики в ЕАЭС, по мнению международных экспертов, остается в целом отрицательной. Россия, как и Республика Беларусь, ухудшила свое положение по всем субиндексам. Наиболее существенное снижение зафиксировано в отношении качества торговой и транспортной инфраструктуры (с 77-го места на 94-е),

отслеживания прохождения грузов (с 79-го на 90-е), простоты организации международных перевозок (со 102-го на 115-е).

На фоне ускоренного развития логистической системы других стран (прежде всего в Европейском союзе) данная отрасль в ЕАЭС в целом и в Республике Беларусь в частности теряет эффективность.

Однако, по мнению экспертов, методология оценки Всемирного банка не является научно обоснованной и базируется на результатах опросов преимущественно транснациональных логистических компаний. При этом опрос потребителей логистических услуг не проводится. Также не учитываются и особенности отдельных стран (наличие выхода к морю, площадь государства). Кроме того, во многих странах официальная статистика по рынку логистических услуг на национальном уровне упрощена [5].

Перспективы развития логистики в ЕАЭС связаны с акционерным обществом «Объединенная транспортно-логистическая компания» (далее – ОТЛК), которое создано в 2014 году государственными железнодорожными компаниями России, Казахстана и Республики Беларусь. Основными целями ОТЛК являются: создание единого логистического бизнес-пространства в ЕАЭС, повышение международной конкурентоспособности логистической системы ЕАЭС на глобальном транспортном рынке, интеграция транспортных процессов внутри ЕАЭС, развитие международного транспортного коридора «Запад–Восток», сокращение сроков и себестоимости доставки грузов. В итоге, ОТЛК должна включать весь объем транзитных перевозок и стать главным исполнителем поставок грузов по железной дороге в рамках ЕАЭС [1].

Тем не менее, относительно низкое для выгодного географического расположения Республики Беларусь значение LPI, а также отсутствие стран ЕАЭС среди мировых лидеров рейтинга свидетельствует о необходимости увеличения темпов развития транспортной логистики в регионе и повышения транзитной привлекательности для международных перевозчиков. В этих целях предлагается комплекс мероприятий, формирующих инструментальную модель развития транзитного потенциала стран-участниц ЕАЭС:

- нормативно-правовой аспект: ускорение формирования единого законодательства ЕАЭС в сфере международных перевозок, сближение нормативных требований с европейскими;
- инфраструктурный аспект: реконструкция и модернизация международных транспортных коридоров на территории стран ЕАЭС с повышением качества дорожного полотна, расширение сети объектов придорожного сервиса;
- логистический аспект: формирование сети международных мульти-модальных транспортно-логистических центров ЕАЭС, расширение взаимодействия с центрами за пределами союза;
- таможенный аспект: модернизация приграничной таможенной инфраструктуры, развитие таможенных технологий: «электронной таможни», неинтрузивного контроля и т. п.;
- информационный аспект: распространение современных информационных технологий (электронного документооборота EDI, RFID-кодирования, навигационных систем).

Реализация предложенных мероприятий будет способствовать развитию логистического потенциала как Республики Беларусь, так и стран-участниц ЕАЭС.

Литература

1 Курочкин, Д.В. Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь (по итогам 2016 года) / Д. В. Курочкин, Е. А. Иванов // Международный университет МИТСО. – 2017. – URL: <http://www.baifby.com> (дата обращения: 28.03.2017).

2 Ващило, А. А. Развитие транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь / А. А. Ващило // Белорусский государственный экономический университет. – 2017. – URL: <https://docviewer.yandex.by> (дата обращения: 28.03.2017).

3 Курочкин, Д.В. Площадь складской инфраструктуры в Беларуси продолжает расти, но ставки арендной платы не снижаются [Электронный ресурс] / Клуб логистов. – 2017. – URL: <http://www.logists.by> (дата обращения: 30.03.2017).

4 Зиневич, А. С. Транзитный потенциал как фактор логистической интеграции и модернизации в рамках ЕАЭС / А. С. Зиневич, В. П. Старжинский // Репозиторий БНТУ. – 2017. – URL: <https://docviewer.yandex.by> (дата обращения: 02.04.2017).

5 Всемирный банк удивил логистов [Электронный ресурс] / Клуб логистов. – 2017. – URL: <http://www.logists.by> (дата обращения: 04.04.2017).

6 Logistics Performance Index 2016 [Electronic resource]. – 2017. – URL: <http://chartsbin.com> (data of reference: 12.04.2017).

УДК 336.748.77

Т. А. Пузан

ЗОЛОВОВАЛЮТНЫЕ РЕЗЕРВЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР СТАБИЛЬНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ДЕНЕЖНОЙ ЕДИНИЦЫ

Рассмотрена роль золотовалютных резервов Республики Беларусь в поддержании стабильности национальной денежной единицы. Определены требования к объему золотовалютных резервов для поддержания внешней ликвидности страны. Дана оценка текущим золотовалютным резервам страны и состоянию внешнего долга по национальной методологии и методологии Международного валютного фонда (МВФ). Рассмотрена структура ЗВР Республики Беларусь. Обозначены условия, при которых монетарные органы Республики Беларусь могут выполнять обязательства по обслуживанию государственного долга и обеспечению стабильности национальной денежной единицы.

При изучении экономики той или иной страны важным показателем является объём золотовалютных резервов (далее ЗВР). Основная цель наращивания ЗВР – поддержание курса национальной валюты, а также исполнение обязательств по заимствованиям. ЗВР – «подушка безопасности страны», которая при условиях невозможности исполнения своих обязательств выполняет роль стабилизатора экономики. Из этого следует – чем больше резервов у страны, тем стабильнее и надёжнее её экономическое положение.

ЗВР – это совокупность наиболее ликвидных активов, находящихся в распоряжении страны:

- средства в иностранной валюте;
- резервная позиция в Международном валютном фонде (далее МВФ);
- специальные права заимствования (далее СДР);
- монетарное золото;
- прочие активы.

На 01.04.2017 (в соответствии с методологией МВФ) объём ЗВР страны составил 5016,1 млн. долл. США, в национальном определении – 5409,1 млн. долл. США [1].

Рассматривая динамику резервов (рисунок 1), можно констатировать тот факт, что за 2016 год ЗВР выросли на 751,4 млн. долл., при прогнозе 300 млн долл. Эксперты обращают внимание на то, что декабрь прошлого года стал 11-м месяцем стабильного роста ЗВР. Стабильному увеличению ЗВР в этот период способствовало поступление средств от продажи Национальным банком Республики Беларусь (далее НБ РБ) и Министерством финансов облигаций, номинированных в иностранной валюте, а также поступления от взимания экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты [2].